AFGØRELSER

RÅDETS AFGØRELSE (EU) 2016/2077

af 17. oktober 2016

om den holdning, som skal indtages på Den Europæiske Unions vegne på 70. samling i Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet (IMO) og 97. samling i Komitéen for Sikkerhed på Søen, når det gælder vedtagelsen af ændringerne af MARPOL-konventionens bilag VI, SOLAS-regel II-1, SOLAS-regel III/1.4, III/30 og III/37, SOLAS-regel II-2/1 og II-2/10, SOLAS-regel II-1/3-12, STCW-konventionen og -koden, koden for brandsikkerhedssystemer og koden for det udvidede synsprogram fra 2011

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

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

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Unionens tiltag inden for søtransport bør have til formål at forbedre sikkerheden til søs og beskytte havmiljøet.

(2) Den Internationale Søfartsorganisations (»IMO's«) Komité til Beskyttelse af Havmiljøet (»MEPC«) vedtog på sin 69. samling at etablere et obligatorisk system til dataindsamling om brændstofforbrug og nåede til enighed om de nødvendige ændringer af kapitel 4 i bilag VI til den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe (»bilag VI til MARPOL-konventionen«). Ændringerne forventes at blive vedtaget på 70. samling i MEPC i oktober 2016.

(3) IMO's Komité for Sikkerhed på Søen (MSC) godkendte på sin 95. og 96. samling ændringer af regel II-1, regel III/1.4, III/30 og III/37, regel II-2/1 og II-2/10 samt regel II-1/3-12 i den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS), af den internationale konvention og kode om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold (»STCW-konventionen og -koden«), af den internationale kode for brandsikkerhedssystemer (»FSS-koden«) og af koden for det udvidede synsprogram fra 2011 (»ESP-koden fra 2011«). Ændringerne forventes at blive vedtaget på 97. samling i MSC i november 2016.

(4) Med ændringerne af kapitel 4 i bilag VI til MARPOL-konventionen vil der blive etableret et obligatorisk globalt system til dataindsamling for de data, som visse skibe skal indsamle og årligt indberette, procedurer for verificering af de indberettede data, udarbejdelse af overensstemmelseserklæringer, situationer vedrørende ejerskifte, indsendelse af dataene til IMO, anonymisering af og adgang til dataene, samt procedurer for bekræftelse af overensstemmelse for skibe, der fører flag fra lande, der ikke er parter i bilag VI til MARPOL-konventionen. Ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/757 [1] oprettes et EU-system til overvågning, rapportering og verifikation (MRV) af CO_2-emissioner og energieffektivitet i skibsfart. Forordningen finder anvendelse på alle skibe på over 5 000 bruttoton, som ankommer til, opholder sig i eller forlader havne i en medlemsstats jurisdiktion fra den 1. januar 2018, uanset hvor skibene er indregistreret.

(5) Artikel 22 i forordning (EU) 2015/757 indeholder en revisionsbestemmelse i tilfælde af, at der indgås en international aftale på området. Med vedtagelsen af ændringerne af kapitel 4 i bilag VI til MARPOL-konventionen vil en sådan revisionsprocedure blive sat i gang, hvilket kan føre til et forslag om ændring af forordning (EU) 2015/757 med henblik på i det omfang, det er relevant, at sikre tilpasning til det globale system til dataindsamling, der er vedtaget i IMO.

[1] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/757 af 29. april 2015 om overvågning, rapportering og verifikation af CO_2-emissioner fra søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF (EUT L 123 af 19.5.2015, s. 55).

(6) Ændringerne af SOLAS-regel II-1/1, II-1/2, II-1/3, II-1/4, II-1/5, II-1/6, II-1/7, II-1/8-1, II-1/9, II-1/10, II-1/12, II-1/13, II-1/15-17, II-1/19, II-1/21-22 og II-1/35 indfører redaktionelle ændringer og konsekvensændringer såvel som ændringer, der vedrører underinddeling og krav til lækstabilitet for at fremme skibes overlevelsesevne i tilfælde af skader. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/45/EF ([1]) finder anvendelse på passagerskibe og højhastighedspassagerfartøjer i indenrigsfart. I artikel 6, stk. 2, litra a), nr. i), i nævnte direktiv fastsættes det, at nye passagerskibe i klasse A skal opfylde samtlige krav i SOLAS-konventionen af 1974 med senere ændringer.

(7) Ændringerne af SOLAS-regel II-1/1.2, den nye SOLAS-regel II-1/19-1 og ændringerne af SOLAS-regel III/1.4, III/30 og III/37 for så vidt angår havarikontroløvelser er en del af en omfattende tilgang til at fremme overlevelsesevnen efter fyldning med henblik på at forbedre sikkerheden på nye og eksisterende passagerskibe. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/106/EF ([2]), særlig reglement V/2 i kapitel V, bilag I, omfatter obligatoriske minimumskrav til uddannelse og kvalifikationer for skibsførere, officerer, menige og andet personale på passagerskibe. STCW-konventionen, som er indarbejdet i EU-retten ved direktiv 2008/106/EF, indeholder uddannelseskrav vedrørende skibes stabilitet, som er opført i de relevante kompetenceoversigter i STCW-koden.

(8) Ændringerne af SOLAS-regel II-2/1 og II-2/10 vil medføre, at skumslukkere med en kapacitet på mindst 135 *l* ikke længere vil være påkrævet i kedelrum i forbindelse med kedler til husholdningsbrug på under 175 kW eller kedler, der beskyttes af fast anbragte vandbaserede lokale brandslukningsanlæg. I artikel 6, stk. 2, litra a), nr. i), i direktiv 2009/45/EF fastsættes det, at nye passagerskibe i klasse A skal opfylde samtlige krav i SOLAS-konventionen af 1974 med senere ændringer. Desuden finder SOLAS-regel II-2/1 og II-2/10 anvendelse på nye passagerskibe i klasse B, C og D og eksisterende passagerskibe i klasse B i henhold til bilag I, kapitel II-2, afsnit A, punkt 6.7 (»Ildslukningsinstallationer i maskinrum«), i direktiv 2009/45/EF, hvori det fastsættes, at maskinrum og kedelrum skal være udstyret med transportable systemer.

(9) Ændringerne af SOLAS-regel II-1/3-12 vil lukke et hul i den gældende regel vedrørende anvendelsen af koden om støjniveauer om bord i skibe for skibe, for hvilke byggekontrakten er indgået før den 1. juli 2014, og hvis køl er lagt, eller som var på et tilsvarende konstruktionsstadium den 1. januar 2015 eller senere, og som ikke leveres før den 1. juli 2018. Ved artikel 3 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/10/EF ([3]) fastsættes minimumskrav til beskyttelse af arbejdstagere samt eksponeringsgrænseværdier og eksponeringsaktionsværdier. Som relevant sekundær lovgivning medfører artikel 6, stk. 2, litra a), nr. i), i direktiv 2009/45/EF endvidere, at SOLAS-konventionen af 1974 med senere ændringer finder anvendelse på nye skibe i klasse A, og i bilag I, afsnit C, regel 15, i nævnte direktiv fastsættes foranstaltninger til reduktion af støj i maskinrum på nye skibe i klasse B, C og D.

(10) Ændringerne af STCW-konventionen og -koden vedrørende særlig uddannelse til passagerskibe og af del A og del B i STCW-koden vil imødegå de nye udfordringer, der opstår som følge af moderne krydstogtskibes tiltagende størrelse og det store antal passagerer om bord, og omfatter fire forskellige niveauer af uddannelse og rutineopbygning: rutineopbygning i forbindelse med nødsituationer på passagerskibe, uddannelse i at lede en større menneskemængde på passagerskibe, krisestyring og uddannelse i menneskelig adfærd på passagerskibe, og uddannelse til ro-ro-passagerskibe. Direktiv 2008/106/EF, særlig reglement V/2 i kapitel V, bilag I, omfatter obligatoriske minimumskrav til uddannelse og kvalifikationer for skibsførere, officerer, menige og andet personale på passagerskibe.

(11) Ved ændringerne af kapitel 13 i FSS-koden præciseres, at de beregninger af dimensionerne på udgangsveje, der foretages på grundlag af det samlede antal personer, som forventes at flygte via trapper, døre, korridorer og trappeafsatser, skal foretages separat for to forskellige belægningsgrader i de specificerede rum. I artikel 6, stk. 2, litra a), nr. i), i direktiv 2009/45/EF fastsættes det, at nye passagerskibe i klasse A skal opfylde samtlige krav i SOLAS-konventionen af 1974 med senere ændringer. Derudover lader kapitel II-2, afsnit A, i bilag I til direktiv 2009/45/EF FSS-koden, som er vedtaget ved resolution MSC.98(73), finde anvendelse på passagerskibe i klasse B, C og D, der er bygget den 1. januar 2003 eller senere.

([1]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/45/EF af 6. maj 2009 om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe (EUT L 163 af 25.6.2009, s. 1).

([2]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/106/EF af 19. november 2008 om minimumsuddannelsesniveauet for søfartserhverv (EUT L 323 af 3.12.2008, s. 33).

([3]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/10/EF af 6. februar 2003 om minimumsforskrifter for sikkerhed og sundhed i forbindelse med arbejdstagernes eksponering for risici på grund af fysiske agenser (støj) (EUT L 42 af 15.2.2003, s. 38).

(12) I det omfang ændringerne af SOLAS-regel II-1/1, II-1/2, II-1/3, II-1/4, II-1/5, II-1/6, II-1/7, II-1/8-1, II-1/9, II-1/10, II-1/12, II-1/13, II-1/15-17, II-1/19, II-1/21-22 og II-1/35, SOLAS-regel II-2/1 og II-2/10 samt kapitel 13 i FSS-koden kan få konsekvenser for bestemmelserne i direktiv 2009/45/EF om passagerskibe og højhastighedspassagerfartøjer i indenrigsfart, hører disse ændringer ind under Unionens enekompetence.

(13) Ændringerne af ESP-koden fra 2011 tilpasser koden til den ajourførte Z10-serie i Den Internationale Sammenslutning af Klassifikationsselskabers ensartede krav (IACS UR's Z10-serie), som vedrører syns- og certificeringskrav. I henhold til artikel 5 og 6 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 530/2012 ([1]) er det obligatorisk at anvende IMO's tilstandsvurderingsordning (CAS) på enkeltskrogede olietankskibe, som er over 15 år gamle. Det beskrives i det skærpede inspektionsprogram, også kaldet det udvidede synsprogram (ESP), der anvendes i forbindelse med syn af bulkskibe og olietankskibe, hvordan denne skærpede vurdering skal udføres. Eftersom ESP indgår i CAS som et værktøj til at nå det opstillede mål, vil eventuelle ændringer af ESP automatisk finde anvendelse gennem forordning (EU) nr. 530/2012.

(14) Unionen er hverken medlem af IMO eller kontraherende part i de relevante konventioner og koder. Det er derfor nødvendigt, at Rådet bemyndiger medlemsstaterne til at udtrykke Unionens holdning og give deres samtykke til at lade sig binde af disse ændringer, for så vidt disse hører ind under Unionens enekompetence —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Den holdning, som skal indtages på Unionens vegne på 70. samling i IMO's Komité til Beskyttelse af Havmiljøet, skal være at erklære sig enig i vedtagelsen af ændringerne af kapitel 4 i bilag VI til MARPOL-konventionen som fastsat i bilag 7 til IMO-dokument MEPC 69/21/Add.1.

Artikel 2

1. Den holdning, som skal indtages på Unionens vegne på 97. samling i IMO's Komité for Sikkerhed på Søen, skal være at erklære sig enig i vedtagelsen af ændringerne af:

a) SOLAS-regel II-1/1, II-1/2, II-1/3, II-1/4, II-1/5, II-1/6, II-1/7, II-1/8-1, II-1/9, II-1/10, II-1/12, II-1/13, II-1/15-17, II-1/19, II-1/21-22 og II-1/35 som fastsat i bilag 1 til IMO-cirkulæreskrivelse nr. 3644 af 20. maj 2016

b) SOLAS-regel II-1/1.2, en ny regel II-1/19-1 og ændringer af SOLAS-regel III/1.4, III/30 og III/37 som fastsat i bilag 1 til IMO-cirkulæreskrivelse nr. 3644 af 20. maj 2016

c) SOLAS-regel II-2/1 og II-2/10 som fastsat i bilag 1 til IMO-cirkulæreskrivelse nr. 3644 af 20. maj 2016

d) SOLAS-regel II-1/3-12 som fastsat i bilag 1 til IMO-cirkulæreskrivelse nr. 3644 af 20. maj 2016

e) STCW-konventionen og -koden for særlig uddannelse til passagerskibe og til del A og del B i STCW-koden som fastsat i bilag 8, 9 og 10 til IMO-dokument MSC 96/25/Add.1

f) kapitel 13 i FSS-koden som fastsat i bilag 2 til IMO-cirkulæreskrivelse nr. 3644 af 20. maj 2016

g) ESP-koden fra 2011 som fastsat i bilag 4 til IMO-cirkulæreskrivelse nr. 3644 af 20. maj 2016.

2. Hvis ændringerne af SOLAS-regel II-1/6, der er omhandlet i stk. 1, litra a), revideres på 97. samling i IMO's Komité for Sikkerhed på Søen, skal den holdning, som skal indtages på Unionens vegne, være at erklære sig enig i ændringer af de ændringer, der forbedrer de nuværende sikkerhedsniveauer.

([1]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 530/2012 af 13. juni 2012 om fremskyndet indfasning af krav om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design for olietankskibe med enkeltskrog (EUT L 172 af 30.6.2012, s. 3).

Artikel 3

1. Den holdning, som skal indtages på Unionens vegne, jf. artikel 1 og 2, fremføres af de medlemsstater, der er medlemmer af IMO, idet de handler i fællesskab i Unionens interesse.

2. Der kan aftales mindre ændringer af de holdninger, der er omhandlet i artikel 1 og 2, uden at Rådet træffer yderligere afgørelse.

Artikel 4

Medlemsstaterne bemyndiges til i Unionens interesse at give deres samtykke til at lade sig binde af de ændringer, der er omhandlet i artikel 1 og 2, for så vidt disse hører ind under Unionens enekompetence.

Artikel 5

Denne afgørelse er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Luxembourg, den 17. oktober 2016.

På Rådets vegne
L. SÓLYMOS
Formand