

Bruxelles, den 19.2.2016
COM(2016) 77 final

2016/0048 (NLE)

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om den holdning, som skal indtages på vegne af Den Europæiske Union på den 40. samling i Udvalget til Lettelse af Samfærdselen, den 69. samling i Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet og den 96. samling i Komitéen for Sikkerhed på Søen, når det gælder vedtagelsen af ændringer til konvention om lettelse af international samfærdsel ad søvejen, MARPOL-konventionens bilag IV, SOLAS-regel II-2/13 og II-2/18, koden for brandsikkerhedssystemer og koden for det udvidede synsprogram fra 2011

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

Formålet med dette kommissionsforslag er at fastlægge den holdning, som Unionen skal indtage på den 40. samling i Den Internationale Søfartsorganisations (IMO) Udvalg til Lettelse af Samfærdselen (FAL 40), den 69. samling i IMO's Komité til Beskyttelse af Havmiljøet (MEPC 69) og den 96. samling i IMO's Komité for Sikkerhed på Søen (MSC 96) i forbindelse med seks ændringer, der er beskrevet særskilt under følgende underpunkter.

1.1 Generel revision af FAL-konventionen

Ved den 39. samling i Udvalget til Lettelse af Samfærdselen (FAL 39) blev ændringerne til bilaget til Konventionen om lettelse af international samfærdsel ad søvejen ("FAL-konventionen") godkendt med henblik på vedtagelse på FAL 40 efter indgåelse af aftalen på FAL 35 om at foretage en gennemgribende revision af konventionen med henblik på at sikre, at den i tilstrækkelig grad tilgodeser skibsfartsindustriens nuværende og fremtidige behov samt foretage en modernisering af aftalens bestemmelser under hensyntagen til den udvikling, der har fundet sted inden for transmission af information og data med elektroniske midler og det enstrengede system.

Kravet om at inkludere et visumnummer, hvor det er muligt, på passagerlister og om at opfylde meldeformaliteterne i elektronisk format er af særlig interesse for EU.

Der er stadig visse forskelle mellem FAL-Konventionen og EU-lovgivningen vedrørende standard 2.6.1 (som omhandler de oplysninger, de offentlige myndigheder kræver opført på mandskabslisten), standard 2.23, standard 3.10, standard 3.10.2, standard 3.45 og anbefalet praksis 3.21. I overensstemmelse med artikel VIII i FAL-konventionen skal sådanne forskelle anmeldes til IMO's generalsekretær af den kontraherende regering.

Ændringerne af FAL-konventionen er beskrevet i bilag 1 til FAL 39-rapporten (FAL 39/16). I FAL 39-rapporten, punkt 4.43, angives det, at ændringerne vil blive vedtaget på FAL 40.

1.2 Ændringer til regel 1 og 11 i bilag IV til MARPOL-konventionen om krav i særlige havområder

På den 68. samling i Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet (MEPC 68) blev det behandlet, om der var modtaget tilstrækkeligt mange meddelelser om tilgængeligheden af modtagefaciliteter i havne, i overensstemmelse med regel 13 i bilag IV til MARPOL-konventionen, til at lade bestemmelserne for særlige havområder i Østersøen træde i kraft, samt om det område, hvor de særlige havområdebestemmelser kunne finde anvendelse, var fastsat under hensyntagen til, at kun otte af de ni baltiske stater havde givet meddelelse.

Der blev opnået enighed om, at der var modtaget tilstrækkeligt mange meddelelser, og at man derfor kunne fastsætte datoer for de særlige havområders ikrafttræden, som fastsat i dokument MEPC 68/10/2. Det blev fastslået, at det foreslåede område adskilte sig fra området i bilag IV til MARPOL-konventionen, og at der var behov for en ændring af bilag IV til MARPOL-konventionen, for at den nye afgrænsning af det særlige havområde, der var foreslået i dokument MEPC 68/10/2, kunne træde i kraft.

Ændringerne til regel 1 og 11 i bilag IV til MARPOL-konventionen er fastsat i bilaget til dokument MEPC 69/3/3 med henblik på at blive vedtaget på MEPC 69, som angivet i afsnit 10.22 i MEPC 68-rapporten (MEPC 68/21). Ændringerne blev rundsendt af IMO-sekretariatet i cirkulære nr. 3591 af 7. oktober 2015 i overensstemmelse med artikel 16 i MARPOL-konventionen sammen et udkast til MEPC resolution til vedtagelse.

1.3 Ændringer til SOLAS-regel II-2/13

På MSC 95 blev der vedtaget et udkast til ændringer til SOLAS-regel II-2/13, som vil fastsætte nye krav til evalueringen af udgangsveje i forbindelse med en evakueringsanalyse tidligt i designprocessen, og det skal gælde for nye ro-ro-passagerskibe og andre passagerskibe, der transporterer flere end 36 passagerer. Analysen skal tjene til, så vidt det er praktisk muligt, at påvise og undgå steder, hvor der ved rømning kan dannes propper under passagerers og besætnings normale færdsel ad udgangsvejene, idet der bl.a. tages hensyn til, at besætningen kan have behov for at bevæge sig ad disse udgangsveje i modsat retning af passagererne. Desuden skal analysen anvendes til at godtgøre, at udgangsmulighederne er så fleksible, at der er taget højde for den mulighed, at en ulykke kan hindre brugen af visse udgangsveje, mønstringssteder, indskibningssteder og overlevelsesfartøjer.

Disse ændringer er fastsat i bilag 14 til MSC 95/22/add.2. I MSC 95-rapportens (MSC 95/22) punkt 10.19, angives det, at ændringerne vil blive vedtaget på MSC 96.

1.4 Ændringer til SOLAS-regel II-2/18 vedrørende landingspladser for helikoptere på nye ro-ro-passagerskibe samt et nyt kapitel 17 til koden for brandsikkerhedssystemer

Kapitel II-2/18 i SOLAS-konventionen indeholder krav til helikopterfaciliteter. Disse ændringer af SOLAS-konventionen tager sigte på at indføre IMO-cirkulære MSC.1/Circ.1431 af 22. juni 2012 vedrørende retningslinjer for godkendelse af skumslukningsudstyr til helikopterfaciliteter, samt at gøre cirkulærets bestemmelser obligatoriske. Det præciseres således, at skumslukningsanlæg skal være i overensstemmelse med retningslinjerne. Ændringerne blev godkendt på den 92. samling i Komitéen for Sikkerhed på Søen (MSC 92) med henblik på at blive vedtaget på den 93. samling (MSC 93).

I forbindelse med den forventede vedtagelse på MSC 93 vedtog Rådet afgørelse 2014/280/EU af 8. maj 2013¹, som fastsætter EU's holdning til at godkende vedtagelsen af ændringerne til SOLAS-regel II-2/18.

Under vedtagelsen besluttede MSC 93 imidlertid at henvise udkastet til ændringer til den 2. samling i IMO's Underkomité for Systemer og Udstyr til Skibe (SSE 2) til yderligere behandling.

Som følge af resultatet af SSE 2 i forbindelse med udkastet til ændringer til SOLAS-regel II-2/18 bemærkedes det på MSC 95, at SSE 2 også havde forberedt et nyt kapitel 17 til koden for brandsikkerhedssystemer ("FSS-koden") vedrørende skumslukningsudstyr til helikopterfaciliteter til godkendelse med henblik på at få det vedtaget på MSC 96. Som følge af beslutningen om at forberede et nyt kapitel 17 til FSS-koden, blev der på SSE 2 anmodet om, at der på MSC 95 blev taget hensyn til

¹ Rådets afgørelse 2014/280/EU om den holdning, som skal indtages på Den Europæiske Unions vegne i Den Internationale Søfartsorganisation på den 93. samling i Komitéen for Sikkerhed på Søen, når det gælder vedtagelsen af ændringerne til SOLAS-regel II-1/29, II-2/3, 2/9.7, 2/13.4, 2/18, III/20, koden for redningsmidler og koden for det udvidede synsprogram fra 2011 (EUT L 145 af 16.5.2014, s. 40).

konsekvensændringer til udkastet til ændringer til SOLAS-regel II-2/18 med henblik på vedtagelse på MSC 96 i stedet for på MSC 95, samt vedtagelse af det nye kapitel 17 i FSS-koden.

Derfor er disse nye ændringer af SOLAS-regel II-2/18 igen indskrevet i dette forslag til Rådets afgørelse, eftersom de igen skal tages op på MSC 96 med henblik på vedtagelse sammen med det nye kapitel 17 til FSS-koden.

De nye ændringer til SOLAS-regel II-2/18 er fastsat i bilag 2 til SSE 2/20. I MSC 95-rapportens (MSC 95/22) punkt 12.16, angives det, at ændringerne vil blive vedtaget på MSC 96. Det nye kapitel 17 til FSS-koden er fastsat i punkt 2 i bilag 18 til MSC 95-rapporten (MSC 95/22/Add. 2). I MSC 95-rapporten (MSC 95/22) punkt 12.15, angives det, at det nye kapitel vil blive vedtaget på MSC 96.

1.5 Revideret kapitel 8 til koden for brandsikkerhedssystemer om automatiske sprinkler-, brandvisnings- og brandalarmanlæg

Som følge af fejl opstået i automatiske sprinkleranlæg, der skyldtes akkumulering eller blokering med aflejringer, blev der på MSC 95 vedtaget et udkast til ændringer til kapitel 8 til koden for brandsikkerhedssystemer ("FSS-koden"), som sætter særlig fokus på systemfabrikantens specifikationer for vandkvalitet for at hindre indre korrosion og tilstopning af sprinklere.

Fabrikantens anvisninger til ibrugtagning, vedligeholdelse og eftersyn skal omfatte specifikationer for, hvilken vandkvalitet der skal anvendes gennem hele systemets levetid, og vandkvaliteten skal kontrolleres aktivt om bord.

Disse ændringer er fastsat i bilag 18, punkt 1, til MSC 95/22/Add.2. I MSC 95-rapporten (MSC 95/22), punkt 12.11, angives det, at ændringerne vil blive vedtaget på MSC 96.

1.6 Ændringer til koden for det udvidede synsprogram (ESP-koden) fra 2011

IMO's tilstandsvurderingsordning (CAS) indeholder rammebestemmelserne for en skærpet inspektion af skibe, der er ældre end 15 år. Hvordan denne skærpede inspektion skal udføres, beskrives i det skærpede inspektionsprogram, også kaldet det udvidede synsprogram (ESP), der anvendes i forbindelse med syn af bulkskibe og olietankskibe. Eftersom ESP indgår i CAS som et værktøj til at nå de mål, der er opstillet, er der i ordningen henvist til programmet. Ændringerne til ESP-koden vedrører harmoniseringen af anvendelsen af betegnelser vedrørende anerkendte organisationer i hele koden. De foreslåede ændringer er redaktionelle ændringer. Derfor blev det vedtaget på MSC 95, at der skulle forberedes et korrigerende til bilag 2 til MSC 94-rapporten (MSC 94/21) med henblik på at indarbejde førnævnte ændringer i den autentiske tekst i resolution MSC.381(94) om ændringer til de internationale retningslinjer om et skærpet inspektionsprogram, der anvendes i forbindelse med syn af bulkskibe og olietankskibe, 2011 (ESP-koden fra 2011).

Disse ændringer er fastsat i bilag 15 til MSC 95/22/Add.2. I MSC 95-rapporten (MSC 95/22), punkt 10.26, angives det, at ændringerne vil blive vedtaget på MSC 96.

2. VEDTAGELSE AF IMO'S ÆNDRINGER

2.1 Vedtagelse af ændringer

De ændringer, der fremgår af punkt 1.1-1.6, blev godkendt på den 39. samling i Udvalget til Lettelse af Samfærdselen den 22.-26. september 2014, på den 68. samling i Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet den 11.-15. maj 2015 og på den 95. samling i Komitéen for Sikkerhed på Søen den 3.-12. juni 2015, og de skal forelægges til vedtagelse på den 40. samling i Udvalget til Lettelse af Samfærdselen den 4.-8. april 2016, på den 69. samling i Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet den 18.-22. april 2016 og på den 96. samling i Komitéen for Sikkerhed på Søen den 11.-20. maj 2016.

2.2 Anerkendelse

Når ændringerne i punkt 1.1-1.6 ovenfor er godkendt og vedtaget af de tre komitéer og udvalg, vil de blive viderefornet til anerkendelse hos de respektive kontraherende parter.

3. RELEVANT EU-LOVGIVNING OG EU'S KOMPETENCE

3.1 Generel revision af FAL-konventionen

Formålet med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/65/EU om meldeformaliteter for skibe, der ankommer til eller afgår fra havne i medlemsstaterne, og om ophævelse af direktiv 2002/6/EF er at forenkle og harmonisere de administrative procedurer, der finder anvendelse inden for søtransport, ved at gøre elektronisk dataoverførsel obligatorisk og rationalisere meldeformaliteter. De meldeformaliteter, der er angivet i bilaget til direktivet, er opdelt i tre kategorier: A) Unionens retsakter, B) FAL-formularer og -formaliteter i overensstemmelse med FAL-konventionen og C) andre formaliteter, der kræves i national lovgivning. Brugen af FAL-formularer i EU vurderes, og de oplysninger, der kræves i EU-retsakter og FAL-formularerne, kortlægges for at sikre, at specifikationerne i de elektroniske FAL-formularer anvendes, hvor det er muligt. Af direktivets artikel 7 fremgår det, at medlemsstaterne skal acceptere FAL-formularer til opfyldelse af meldeformaliteter, og at der efter 1. juni 2015 kun kan anvendes elektroniske meldeformularer.

Kravet om at besætnings- og passagerlister, hvor det er relevant, skal indeholde visumnumre, fremgår af punkt 3.1.2 i bilag VI til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 562/2006 om indførelse af en fællesskabskodeks for personers grænsepassage (Schengen-grænsekodeks) (inkluderet i punkt A.2 i bilaget til direktiv 2010/65/EU).

Den generelle revision af FAL-konventionen får derfor konsekvenser for direktiv 2010/65/EU og forordning (EF) nr. 562/2006.

3.2 Ændringer til regel 1 og 11 i bilag IV til MARPOL-konventionen om krav i særlige havområder

Spørgsmålet om, hvorvidt der er tilstrækkelige havnefaciliteter, hører under EU's enekompetence, jf. artikel 4 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/59/EF om modtagefaciliteter i havne til driftsaffald og lastrester fra skibe. Forpligtelsen til at sikre modtagefaciliteter i havne på linje med regel 12a i resolution MEPC.200(62) har indvirkning på det område, der reguleres i ovennævnte direktiv. Hvis det vedtages af IMO, vil udkastet til ændring af MARPOL-konventionens bilag IV, som

fastsætter ikrafttrædelsesdatoerne for de dele af Østersøen, der udpeges som særlige havområder, være bindende for Unionen.

3.3 Ændringer til SOLAS-regel II-2/13 om evakueringsanalyser for passagerskibe

SOLAS-regel II-2/13 omhandler udgangsveje. De ændringer, der skal vedtages ved MSC 96, og som tager sigte på at ændre SOLAS-regel II-2/13, vil derfor få konsekvenser for EU-lovgivningen som følge af anvendelsen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/45/EF om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe. I artikel 6, stk. 2, litra a), nr. i), fastsættes det, at nye passagerskibe i klasse A skal opfylde samtlige krav i SOLAS-konventionen af 1974, som ændret. Derudover indeholder direktiv 2009/45/EF i bilag I, kapitel II, afsnit B, punkt B.6-1, detaljerede regler vedrørende udgangsveje på ro-ro-passagerskibe i klasse B, C og D.

3.4 Ændringer til SOLAS-regel II-2/18 vedrørende landingspladser for helikoptere på nye ro-ro-passagerskibe samt et nyt kapitel 17 til koden for brandsikkerhedssystemer.

Unionen har ved kapitel II-2 i bilag I til direktiv 2009/45/EF fastsat bestemmelser om helikopterlandingspladser. Det fastsættes navnlig i regel 18 i nævnte kapitels afsnit B, at "*skibe med helikopterdek skal opfylde forskrifterne i regel 18 i afsnit G i SOLAS-konventionen af 1974 kapitel II-2 som revideret pr. 1. januar 2003*". I artikel 6, stk. 2, litra a), nr. i), fastsættes det, at nye passagerskibe i klasse A skal opfylde samtlige krav i SOLAS-konventionen af 1974, som ændret. Hvis ændringerne af SOLAS-regel II-2/18 vedtages, vil det derfor være nødvendigt at ændre bestemmelserne om helikopterlandingspladser på nye ro-ro-passagerskibe i direktiv 2009/45/EF.

Derudover lader kapitel II-2, afsnit A, regel 2 i bilag I til direktiv 2009/45/EF koden for brandsikkerhedssystemer, 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.

De ændringer til SOLAS-konventionen og det nye kapitel 17 i koden for brandsikkerhedssystemer, som skal vedtages ved MSC 96, kan få konsekvenser for bestemmelserne om helikopterlandingspladser i direktiv 2009/45/EF, eftersom de udstikker rammerne for udarbejdelsen af eventuelle ændringer.

3.5 Revideret kapitel 8 til koden for brandsikkerhedssystemer om automatiske sprinkler-, brandvisnings- og brandalarmanlæg

I kapitel II-2, afsnit A, regel 8 i bilag I til direktiv 2009/45/EF om automatiske sprinkler-, brandvisnings- og brandalarmanlæg fastsættes det, at et sådant system til enhver tid skal være klar til øjeblikkelig brug, uden at besætningen behøver at foretage sig noget for at sætte det i gang I artikel 6, stk. 2, litra a), nr. i), fastsættes det, at nye passagerskibe i klasse A skal opfylde samtlige krav i SOLAS-konventionen af 1974, som ændret.

Derudover lader kapitel II-2, afsnit A, regel 8 i bilag I til direktiv 2009/45/EF koden for brandsikkerhedssystemer, som er vedtaget ved resolution MSC.98(73), som ændret, finde anvendelse på passagerskibe i klasse B, C og D, der er bygget den 1. januar 2003 eller senere.

Ændringerne til kapitel 8 i koden for brandsikkerhedssystemer vil derfor få konsekvenser for EU-lovgivningen som følge af anvendelsen af direktiv 2009/45/EF.

3.6 Ændringer til koden for det udvidede synsprogram (ESP-koden) fra 2011

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 530/2012 om fremskyndet indfasning af krav om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design for olietankskibe med enkeltskrog har til formål at indføre en ordning, som skal fremskynde anvendelsen af de krav om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design, der er fastsat i MARPOL 73/78, som er defineret i forordningens artikel 3, på olietankskibe med enkeltskrog samt at forbyde transport af svære olier til eller fra medlemsstaternes havne i enkeltskrogede olietankskibe.

Med denne forordning gøres det obligatorisk at anvende IMO's tilstandsvurderingsordning (CAS) på enkeltskrogede olietankskibe, der er ældre end 15 år. I artikel 5 fastsættes det, at sådanne tankskibe skal opfylde kravene i CAS, som i artikel 6 defineres som den tilstandsvurderingsordning, der er vedtaget ved resolution MEPC 94(46) af 27. april 2001 som ændret ved resolution MEPC 99(48) af 11. oktober 2002 og ved resolution MEPC 112(50) af 4. december 2003. Det beskrives i det skærpede inspektionsprogram, også kaldet det udvidede synsprogram (ESP), der anvendes i forbindelse med syn af bulkskibe og olietankskibe, hvordan den skærpede inspektion skal udføres. Eftersom ESP indgår i CAS som et værktøj til at nå de mål, der er opstillet, vil eventuelle ændringer af ESP i henhold til forordning (EU) nr. 530/2012 automatisk finde direkte anvendelse. De ændringer, der skal vedtages på MSC 96, og som tager sigte på at ændre ESP-koden, vil derfor få konsekvenser for EU-lovgivningen som følge af anvendelsen af forordning (EU) nr. 530/2012.

3.7 Resumé

På baggrund af forbindelserne mellem de foreslåede ændringer og den relevante EU-lovgivning, som er anført ovenfor, finder Kommissionen, at vedtagelsen af de nævnte ændringer, som forventes at finde sted på FAL 40, MEPC 69 og MSC 96, hører under Unionens eksterne enekompetence, jf. artikel 3, stk. 2, i TEUF, i og med, at vedtagelsen af de nævnte internationale instrumenter har indvirkning på fælles regler eller ændrer deres anvendelsesområde.

I overensstemmelse med velkonsolideret retspraksis kan medlemsstaterne ikke, ej heller selv om Unionen ikke er medlem af IMO eller en kontraherende part i de pågældende internationale instrumenter, påtage sig forpligtelser, som kan forventes at have indflydelse på EU-regler, der er vedtaget med henblik på opfyldelse af traktaterne, medmindre de på forslag af Kommissionen ved en rådsafgørelse bemyndiges hertil.

4. KONKLUSION

Kommissionen foreslår derfor en rådsafgørelse om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne, til de i punkt 1.1-1.6 ovenfor nævnte spørgsmål, som skal vedtages ved henholdsvis den 40. samling i Udvalget til Lettelse af Samfærdselen, den 69. samling af Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet og den 96. samling af Komitéen for Sikkerhed på Søen.

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om den holdning, som skal indtages på vegne af Den Europæiske Union på den 40. samling i Udvalget til Lettelse af Samfærdselen, den 69. samling i Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet og den 96. samling i Komitéen for Sikkerhed på Søen, når det gælder vedtagelsen af ændringer til konvention om lettelse af international samfærdse ad søvejen, MARPOL-konventionens bilag IV, SOLAS-regel II-2/13 og II-2/18, 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, og artikel 218, stk. 9,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen, og
ud fra følgende betragtninger:

- (1) Den Europæiske Unions tiltag inden for søtransport bør have til formål at forbedre sikkerheden til søs og beskytte havmiljøet.
- (2) Udvalget til Lettelse af Samfærdselen (FAL), som hører under Den Internationale Søfartsorganisation (IMO), godkendte på sin 39. samling en række ændringer til konvention om lettelse af international samfærdse ad søvejen (FAL-konventionen). Disse ændringer forventes at blive vedtaget på den 40. samling i Udvalget til Lettelse af Samfærdselen, som afholdes i april 2016.
- (3) IMO's Komité til Beskyttelse af Havmiljøet (MEPC) vedtog på sin 68. samling, at der var modtaget tilstrækkeligt mange meddelelser, jf. regel 12a i bilag IV til MARPOL-konventionen, til, at et område i Østersøen kan udpeges som et særligt havområde, og at der derfor kunne fastsættes en ikrafttrædelsesdato for dette særlige havområde, jf. regel 11.3 i bilag IV. Det konkluderedes på den 68. samling i MEPC, at der ville være behov for at ændre regel 1 og 11 i Marpolkonventionens bilag IV, for at udpegelsen af den del af det særlige havområde kan træde i kraft, og at der derfor skulle stilles forslag om ændring af MARPOL-konventionens bilag IV desangående. Disse ændringer forventes at blive vedtaget på den 69. samling i MEPC, som afholdes i april 2016.
- (4) IMO's Komité for Sikkerhed på Søen (MSC) godkendte på sin 95. samling ændringer til SOLAS-konventionens regel II-2/13 og II-2/18, den internationale kode for brandsikkerhedssystemer (FSS-koden) og koden for det udvidede synsprogram fra 2011 (ESP-koden). Disse ændringer forventes at blive vedtaget på den 96. samling i MSC, som afholdes i maj 2016.
- (5) Den generelle revision af FAL-konventionen indebærer en modernisering af bestemmelserne, idet der tages hensyn til udviklingen inden for elektronisk fremsendelse af oplysninger og data og det enstrengede system. Der indføres bl.a. foranstaltninger af relevans for Den Europæiske Union vedrørende angivelse af visumnumre i passagerlister - dog ikke i besætningslister - og det gøres obligatorisk

for myndighederne at indsende elektroniske formularer. I artikel 5 og 7 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/65/EU² fastsættes det, at meldeformaliteter for skibe, der ankommer til eller afgår fra havne i medlemsstaterne, fra og med den 1. juni 2015 kun må accepteres i elektronisk format via et enstrengt system, og at medlemsstaterne indtil nævnte dato skal acceptere FAL-formularer i papirformat med henblik på opfyldelsen af meldeformaliteterne. Fra den 1. juni 2015 skal oplysninger, der skal forelægges i henhold til en EU-retsakt, fremsendes elektronisk. Kravet om at besætnings- og passagerlister, hvor det er relevant, skal indeholde visumnumre, følger af punkt 3.1.2 i bilag VI til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 562/2006³. Forpligtelsen i henhold til nævnte krav er strengere end de relevante krav i FAL-konventionen og udgør således en forskel som omhandlet i nævnte konventions artikel VIII. Medlemsstaterne bør derfor som kontraherende parter i FAL-konventionen underrette IMO om denne forskel.

- (6) Ændringerne til MARPOL-konventionens bilag IV tager sigte på at fastlægge retsgrundlaget for gennemførelsen af den konklusion, der blev vedtaget på den 68. samling i MEPC, og hvoraf det fremgår, at der var modtaget tilstrækkeligt mange meddelelser om tilgængeligheden af modtagefaciliteter i havne til, at bestemmelserne om det særlige havområde i Østersøen kunne træde i kraft, og at der derfor kunne fastsættes ikrafttrædelsesdatoer for udpegelsen af et område i Østersøen som særligt havområde, jf. nævnte meddelelser. Artikel 4 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/59/EF⁴ omhandler spørgsmålet om tilgængeligheden af modtagefaciliteter i havne, som også er omhandlet i regel 12a i resolution MEPC.200(62), idet sådanne faciliteter tager sigte på at reducere udtømmning, navnlig ulovlig udtømmning, i havet af driftsaffald og lastrester fra skibe, der anløber havne i Unionen.
- (7) Ved ændringerne til SOLAS-konventionens regel II-2/13 vil der blive indført krav til evalueringen af udgangsveje i forbindelse med en evakueringsanalyse tidligt i designprocessen, som skal gælde for nye ro-ro-passagerskibe og andre passagerskibe, der transporterer flere end 36 passagerer. I artikel 6, stk. 2, litra a), nr. i), i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/45/EF⁵ fastsættes det, at nye passagerskibe i klasse A fuldt og helt skal opfylde kravene i SOLAS-konventionen af 1974, som ændret. Derudover indeholder direktiv 2009/45/EF i bilag I, kapitel II, afsnit B, punkt 6-1, detaljerede regler vedrørende udgangsveje på ro-ro-passagerskibe i klasse B, C og D.
- (8) Ved ændringerne af SOLAS-konventionens regel II-2/18 vedrørende landingspladser for helikoptere på nye ro-ro-passagerskibe bliver bestemmelserne i IMO-cirkulære MSC.1/Circ.1431 af 31. maj 2012 vedrørende retningslinjer for godkendelse af skumslukningsudstyr til helikopterfaciliteter obligatoriske. I kapitel II-2, afsnit B, regel 18, i bilag I til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/45/EF fastsættes det, at skibe med helikopterdek skal opfylde de krav i SOLAS-reglerne som ændret pr. 1. januar 2003, som nu forventes ændret.

² Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/65/EU af 20. oktober 2010 om meldeformaliteter for skibe, der ankommer til eller afgår fra havne i medlemsstaterne, og om ophævelse af direktiv 2002/6/EF (EUT L 283 af 29.10.2010, s. 1).

³ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 562/2006 af 15. marts 2006 om indførelse af en fællesskabskodeks for personers grænsepassage (Schengen-grænsekodeks) (EUT L 105 af 13.4.2006, s. 1).

⁴ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/59/EF af 27. november 2000 om modtagefaciliteter i havne til driftsaffald og lastrester fra skibe (EFT L 332 af 28.12.2000, s. 81).

⁵ 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).

- (9) I henhold til kapitel 8 om koden for brandsikkerhedssystemer (FSS-koden), som ændret, skal der sættes særlig fokus på systemfabrikantens specifikationer for vandkvalitet for at hindre indre korrosion og tilstopning af sprinklere. I artikel 6, stk. 2, litra a), nr. i), i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/45/EF fastsættes det, at nye passagerskibe i klasse A fuldt og helt skal opfylde kravene i SOLAS-konventionen af 1974 som ændret, som knæsætter FSS-koden, der er gjort obligatorisk i henhold til SOLAS-konventionen ved IMO-resolution MSC.99(73). Derudover indeholder Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/45/EF i bilag I, kapitel II-2, afsnit A, punkt 4.5 og 4.8, detaljerede regler vedrørende brandslukning på skibe i klasse B, C og D.
- (10) FSS-kodens nye kapitel 17 kommer til at indeholde yderligere detaljerede specifikationer for skumslukningsudstyr til beskyttelse af helikopterfaciliteter som krævet i henhold til SOLAS-konventionens kapitel II-2. I artikel 6, stk. 2, litra a), nr. i), i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/45/EF fastsættes det, at nye passagerskibe i klasse A fuldt og helt skal opfylde kravene i SOLAS-konventionen af 1974, som ændret, som knæsætter FSS-koden, der er gjort obligatorisk i henhold til SOLAS-konventionen ved IMO-resolution MSC.99(73). Derudover indeholder direktiv 2009/45/EF i bilag I, kapitel II, afsnit B, punkt 18, detaljerede regler vedrørende særlige krav til helikopterfaciliteter på skibe i klasse B, C og D.
- (11) Ændringerne til ESP-koden af 2011 har til formål at harmonisere anvendelsen af betegnelser vedrørende anerkendte organisationer. I henhold til artikel 5 og 6 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 530/2012⁶ 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 den skærpede inspektion skal udføres. Eftersom ESP indgår i CAS som et værktøj til at nå de mål, der er opstillet, vil eventuelle ændringer af ESP i henhold til forordning (EU) nr. 530/2012 automatisk finde anvendelse.
- (12) Unionen er hverken medlem af IMO eller kontraherende part i de pågældende konventioner eller koder. Rådet bør derfor bemyndige medlemsstaterne til at udtrykke Unionens holdning og give deres samtykke til at lade sig binde af disse ændringer —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

1. Unionens holdning, som den udtrykkes på den 40. samling i IMO's Udvalg til Lettelse af Samfærdselen, er at erklære sig enig i vedtagelsen af de ændringer af FAL-konventionen, der er fastsat i bilag 1 til IMO-dokument FAL 39/16.
2. Medlemsstaterne skal i givet fald forelægge IMO's generalsekretær den meddelelse, der kræves i henhold til artikel VIII i FAL-konventionen, vedrørende de i stk. 1 omhandlede ændringer, snarest muligt efter ændringernes ikrafttræden.

⁶ 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 2

Unionens holdning, som den udtrykkes på den 69. samling i IMO's Komité til Beskyttelse af Havmiljøet, er at erklære sig enig i vedtagelsen af ændringerne til MARPOL-konventionens bilag IV, regel 1 og 11, som fastsat i bilaget til IMO-dokument MEPC 69/3/3.

Artikel 3

Unionens holdning, som den udtrykkes på den 96. samling i IMO's Komité for Sikkerhed på Søen, er at erklære sig enig i vedtagelsen af ændringerne til:

- SOLAS-regel II-2/13 som fastsat i bilag 14 til IMO-dokument MSC 95/22/add.2.
- SOLAS-regel II-2/18 som fastsat i bilag 2 til IMO-dokument SSE 2/20.
- Kapitel 8 til koden for brandsikkerhedssystemer som fastsat i punkt 1 i bilag 18 til IMO-dokument 95/22/add.2.
- Kapitel 17 til koden for brandsikkerhedssystemer som fastsat i punkt 2 i bilag 18 til IMO-dokument 95/22/add.2.
- Koden for det udvidede synsprogram fra 2011 som fastsat i bilag 15 til IMO-dokument 95/22/add.2.

Artikel 4

1. Unionens holdning, jf. artikel 1, stk. 1, og artikel 2 og 3, fremføres af de medlemsstater, der er medlemmer af IMO, idet de handler i fællesskab i Unionens interesse.
2. Der kan aftales formelle og mindre ændringer af holdningerne i artikel 1, 2 og 3, uden at holdningen skal ændres.

Artikel 5

Medlemsstaterne bemyndiges til i Unionens interesse at give deres samtykke til at lade sig binde af de ændringer, der er omhandlet i artikel 1, 2 og 3.

Artikel 6

Denne afgørelse er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den .

*På Rådets vegne
Formand*