

Bruxelles, den 18.3.2021
COM(2021) 127 final

2021/0066 (NLE)

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne i Den Internationale Søfartsorganisation på den 103. samling i Komitéen for Sikkerhed på Søen og den 76. samling i Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet, for så vidt angår vedtagelsen af ændringer af den internationale konvention om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold, de internationale retningslinjer om et skærpet inspektionsprogram, der anvendes i forbindelse med syn af bulkskibe og olietankskibe, den internationale kode for brandsikkerhedssystemer og den internationale konvention om begrænsning af skadelige antifoulingsystemer på skibe

BEGRUNDELSE

1. FORSLAGETS GENSTAND

Dette forslag vedrører afgørelsen om fastlæggelse af den holdning, der skal indtages på Unionens vegne på den 103. samling i Den Internationale Søfartsorganisations Komité for Sikkerhed på Søen (MSC 103), som finder sted virtuelt den 5.-14. maj 2021, og på den 76. samling i Den Internationale Søfartsorganisations Komité til Beskyttelse af Havmiljøet (MEPC 76), som finder sted virtuelt den 7.-17. juni 2021. I løbet af MSC 103 planlægges det at vedtage ændringer af:

- den internationale konvention om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold (STCW-konventionen),
- de internationale retningslinjer om et skærpet inspektionsprogram, der anvendes i forbindelse med syn af bulkskibe og olietankskibe (ESP-koden),
- den internationale kode for brandsikkerhedssystemer (FSS-koden).

I løbet af MEPC 76 planlægges det at vedtage ændringer af:

- antifoulingkonventionen (AFS-konventionen).

2. BAGGRUND FOR FORSLAGET

2.1. Konventionen angående Den Internationale Søfartsorganisation

Ved konventionen angående Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) oprettes IMO. IMO har til formål at skabe et forum for samarbejde inden for regulering og praksis vedrørende tekniske spørgsmål af enhver art, der berører den del af skibsfarten, der driver international handel. Organisationen har derudover til formål at tilskynde til generel vedtagelse af de strengest mulige standarder for søfartssikkerhed, effektiv navigation og forebyggelse og bekæmpelse af havforurening fra skibe samt fremme af lige konkurrencevilkår. IMO beskæftiger sig desuden med dertil knyttede administrative og juridiske spørgsmål.

Konventionen trådte i kraft den 17. marts 1958.

Samtlige medlemsstater er parter i konventionen.

Samtlige medlemsstater er parter i den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe ("MARPOL-konventionen") af 1973, som trådte i kraft den 2. oktober 1983, og i bilag VI, som trådte i kraft den 18. maj 2005. Unionen er ikke part i MARPOL-konventionen.

Samtlige medlemsstater er parter i den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen ("SOLAS-konventionen") af 1974, som trådte i kraft den 25. maj 1980. Unionen er ikke part i SOLAS-konventionen.

Den internationale kode for sikkerhed for skibe, der benytter gas eller andre brændstoffer med lavt flammepunkt ("IGF-koden"), er gjort obligatorisk i henhold til SOLAS-konventionen. Den har til formål at fastlægge en international standard for skibe, der drives af gas eller væsker med lavt flammepunkt som brændstof. Koden vedrører alle områder, hvor der er behov for særlig opmærksomhed i forbindelse med anvendelsen af gas eller væsker med lavt flammepunkt som brændstof. Deri fastlægges kriterier for indretning og installation af fremdrifts- og hjælpemaskineri, der bruger naturgas som brændstof, og som skal have samme

grad af integritet med hensyn sikkerhed, driftssikkerhed og pålidelighed, som kan opnås med et nyt og sammenligneligt, konventionelt oliedrevet hoved- og hjælpemaskineri.

2.2. Den Internationale Søfartsorganisation

Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) er De Forenede Nationers særorganisation med ansvar for skibsfartssikkerhed og forebyggelse af havforurening fra skibe. IMO sætter standarderne for den internationale skibsfarts sikkerhed og miljøpræstationer på globalt plan. IMO's vigtigste opgave er at opstille retsregler for skibsfartssektoren, som er retfærdige og effektive, og som vedtages og gennemføres overalt.

Alle stater kan blive medlemmer af organisationen, og alle EU-medlemsstater er medlemmer af IMO. Grundlaget for EU's relationer med IMO er navnlig aftalen om samarbejde mellem Den Mellemstatslige Rådgivende Søfartsorganisation (IMCO) og Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber af 1974.

IMO's Komité for Sikkerhed på Søen består af alle medlemmerne af IMO, og den træder sammen mindst en gang om året. Den behandler ethvert spørgsmål, der hører under organisationens kompetenceområde, og som vedrører navigationshjælpemidler, konstruktion af og udstyr til fartøjer, bemanning ud fra et sikkerhedsmæssigt synspunkt, bestemmelser om forebyggelse af kollisioner, håndtering af farligt gods, søfartssikkerhedsprocedurer og -krav, hydrografiske oplysninger, logbøger og navigationsoptegnelser, undersøgelse af ulykker til søs, bjergning og redning samt andre spørgsmål, der har direkte indflydelse på sikkerheden til søs.

IMO's Komité til Beskyttelse af Havmiljøet består af alle medlemmer af IMO, og den træder sammen mindst en gang om året. Den behandler miljøspørgsmål, der hører under organisationens kompetenceområde, og som vedrører bekæmpelse og forebyggelse af forurening fra skibe omfattet af MARPOL-traktaten, herunder bulktransporteret olie og kemikalier, spildevand, affald og emissioner fra skibe til luften, herunder luftforurenende stoffer og drivhusgasemissioner. Andre spørgsmål, der er omfattet, vedrører bl.a. forvaltning af ballastvand, antifoulingsystemer, skibsophugning, forureningsberedskab og -bekæmpelse samt udpegning af særlige områder og meget følsomme havområder.

Både IMO's Komité for Sikkerhed på Søen og IMO's Komité til Beskyttelse af Havmiljøet skal tilvejebringe rammerne for udførelsen af de opgaver, de pålægges i henhold til IMO-konventionen, eller som de får pålagt af IMO-forsamlingen eller IMO-rådet, eller enhver opgave henhørende under ovennævnte områder, som de får pålagt at udføre i henhold til enhver anden international retsakt efter godkendelse fra IMO. Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet og dens hjælpeorganer træffer afgørelse ved flertalsafstemning blandt medlemmerne.

2.3. Den retsakt, der skal vedtages af IMO's Komité for Sikkerhed på Søen

Den 5.-14. maj 2021 skal MSC 103 vedtage ændringer af STCW-konventionen og -koden, ESP-koden, FSS-koden, kapitel III i SOLAS-konventionen og LSA-koden.

Formålet med de påtænkte ændringer af regel I/1 i STCW-konventionen er at indarbejde en definition af "højspænding", og formålet med de påtænkte ændringer af afsnit A-I/1 i STCW-koden er at ændre definitionen af "operationelt niveau" til at omfatte egenskaben "elektroteknisk officer".

Formålet med de påtænkte ændringer af bilag B, del A, bilag 2, til ESP-koden af 2011 er at begrænse tykkelsesmålingen af olietankskibe med dobbelt skrog ved det første fornyelsessyn til kun at omfatte mistænkelige områder.

Formålet med de påtænkte ændringer af kapitel 9 i koden for brandsikkerhedssystemer (FSS-koden) er at præcisere, at mindre kompleks og mindre dyr fejlisolering for identificerbare afsnit er acceptable ved individuelt identificerbare brandvisningsanlæg, der er installeret på balkoner på fragtskibe og passagerskibe.

2.4. Den retsakt, der skal vedtages af IMO's Komité til Beskyttelse af Havmiljøet

Den 10.-17. juni 2021 skal MEPC 76 vedtage ændringer af AFS-konventionen. Formålet med de planlagte ændringer er at opføre cybutryn på listen over forbudte antifoulingmidler. Dette er resultatet af et EU-initiativ.

3. DEN HOLDNING, DER SKAL INDTAGES PÅ UNIONENS VEGNE

3.1. Ændring af den internationale konvention om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold

På den sjette samling i underkomitéen for den menneskelige faktor, uddannelse og vagthold (HTW 6), som fandt sted i London den 29. april - 3. maj 2019 accepterede underkomitéen en anmodning fra ITF, hvori det foreslås at præcisere det operationelle niveau for funktionen "elektroteknisk officer" i definitionen af "operationelt niveau" i afsnit A-I/1 i STCW-koden (Definitioner og præciseringer) og at indarbejde en ny definition af udtrykket "højspænding" i dette afsnit.

Underkomitéen enedes efterfølgende om det udkast til definition af "højspænding", der skal indarbejdes i STCW-regel I/1, som angivet i bilag 7 til HTW 6/13, og som skal forelægges til godkendelse på MSC 102 med henblik på vedtagelse. Underkomitéen enedes også om udkastet til ændring af afsnit A-I/1 i STCW-koden om at indarbejde egenskaben "elektroteknisk officer" i definitionen af "operationelt niveau" som en konsekvensændring af introduktionen af denne egenskab som led i Manilaændringerne af 2010, som angivet i bilag 8 til HTW 6/13, som skal forelægges til godkendelse på MSC 102 med henblik på vedtagelse.

På MSC 102 blev ændringerne og punkt 13.9 godkendt, og det fremgår af punkt 13.10 i MSC 102-rapporten (MSC 102/24), at ændringerne forventes vedtaget på MSC 103.

Unionen bør støtte disse ændringer, da ændringerne præciserer det operationelle niveau for funktionen "elektroteknisk officer" og indfører en fælles definition af udtrykket "højspænding".

3.2. Ændring af de internationale retningslinjer om et skærpet inspektionsprogram, der anvendes i forbindelse med syn af bulkskibe og olietankskibe (ESP-koden)

Underkomitéen om udformning og konstruktion af skibe overvejede på sin syvende samling et forslag fra IACS, der er dokumenteret af en undersøgelse, om at ændre bilag B, del A, bilag 2, til ESP-koden af 2011 som ændret ved resolution MSC.461(101), hvorved det ville være tilstrækkeligt kun at tage mistænkelige områder i betragtning ved tykkelsesmålinger i forbindelse med det første fornyelsessyn af olietankskibe med dobbelt skrog. Efter en kort drøftelse enedes underkomitéen om udkast til ændringer af ESP-koden af 2011, som angivet i bilag 7, med henblik på forelæggelse til godkendelse og efterfølgende vedtagelse på MSC 102.

På MSC 102 blev ændringerne godkendt, og det fremgår af punkt 17.24 i MSC-rapporten (MSC 102/24), at ændringerne forventes vedtaget på MSC 103. Dette spørgsmål var allerede omfattet af EU's uofficielle dokument for MSC 102.

Unionen bør støtte disse ændringer, da de giver IACS mulighed for at fokusere på mistænkelige områder ved tykkelsesmålinger af olietankskibe med dobbelt skrog.

3.3. Ændring af den internationale kode for brandsikkerhedssystemer (FSS-koden)

På MSC 98 blev det besluttet at optage et nyt punkt i ændringerne til kapitel 9 i FSS-koden for krav til fejlisolering for balkoner, der er udstyret med individuelt identificerbare brandvisningsanlæg, på fragt- og passagerskibe på den toårige dagsorden for 2018-2019 for underkomitéen og den foreløbige dagsorden for SSE 6 med 2020 som målar for færdiggørelse (punkt 20.34 i MSC 98/23).

På den syvende samling i underkomitéen for systemer og udstyr til skibe (SSE) enedes underkomitéen om udkastene til ændringer af kapitel 9 i den internationale kode for brandsikkerhedssystemer (FSS-koden) og det tilknyttede udkast til MSC-resolution, som angivet i bilag 3 til komitéens rapport SSE 7/21, med henblik på godkendelse på MSC 102.

På MSC 102 blev udkastet til ændringer af kapitel 9 i FSS-koden godkendt, og det fremgår af punkt 19.8 i MSC-rapporten (MSC 102/24), at ændringerne forventes vedtaget på MSC 103.

Unionen bør støtte disse ændringer, da de omfatter systemer, som kombinerer den øgede sikkerhed ved individuelt identificerbare brandvisningsanlæg, som er påkrævet for passagerskibe, med den mindre komplekse og mindre dyre fejlisolering for identificerbare afsnit, som kun er acceptable for balkoner på fragt- og passagerskibe.

3.4. Ændring af antifoulingkonventionen

MEPC 71 godkendte EU's anmodning, hvori der foreslås et nyt punkt om ændring af bilag 1 til den internationale konvention om begrænsning af skadelige antifoulingssystemer på skibe (AFS-konventionen) af 2001 til at medtage begrænsning af anvendelsen af cybutryn, og fremsendte anmodningen til behandling på den femte samling i underkomitéen for forureningsforebyggelse og -beredskab (PPR 5).

MEPC 73 bemærkede, at PPR 5 efter først at være nået til enighed om, at det oprindelige forslag om at ændre bilag 1 til AFS-konventionen for at medtage begrænsning af anvendelsen af cybutryn, som forelagt på Unionens vegne i dokument PPR 5/19 sammen med oplysningerne i dokument PPR 5/INF.9, opfyldte kravene i bilag 2 til AFS-konventionen, var blevet enig om, at der var behov for en mere detaljeret vurdering af cybutryn.

Som følge af drøftelserne på PPR 7 enedes underkomitéen om 1) udkastet til ændringer af bilag 1 (Begrænsning af anvendelsen af antifoulingssystemer) til AFS-konventionen til at omfatte begrænsning af anvendelsen af cybutryn, som angivet i bilag 1-6, til behandling på MEPC 75 med henblik på fastlæggelse af de datoer, der i øjeblikket er angivet i skarpe parenteser, og efterfølgende godkendelse, og 2) udkastene til ændringer af bilag 4 (Syns- og certificeringskrav for antifoulingssystemer) til AFS-konventionen, herunder udkastene til ændringer af standardformularen for det internationale antifoulingssystemcertifikat, til behandling på MEPC 75 med henblik på godkendelse.

På MEPC 75 blev teksten til ændringerne af AFS-konventionen færdiggjort, og det fremgår af punkt 10.17 i MEPC-rapporten (MEPC 75/18), at ændringerne forventes vedtaget på MSC 76. Holdningen om at støtte disse ændringer var medtaget i EU's uofficielle dokument til brug i forbindelse med MEPC 75.

Unionen førte an, for så vidt angår kravet om et globalt forbud mod dette antifoulingmiddel, som det nu er forbudt at sælge i Unionen. Unionen bør derfor støtte disse ændringer, da der med dem indføres et globalt forbud mod dette middel, hvorved EU's mål nås.

3.5. Relevant EU-lovgivning og EU's kompetence

3.5.1. Ændring af den internationale konvention om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold

I henhold til direktiv 2008/106/EF¹ skal medlemsstaterne sikre, at søfarende, mindst uddannes i overensstemmelse med kravene i STCW-konventionen og anvender den obligatoriske del A i STCW-koden. Særlig relevante for det foreliggende tilfælde er direktivets artikel 1, stk. 6 og 7, hvori specifikke skibsofficerers ansvar for elektronisk anlæg fastlægges, og bilag I, kapitel I, reglement III/5, hvori der henvises til den specifikke funktion driftsovervågning og kontrol af elektriske og elektroniske systemer, hvortil de færdigheder, der er specificeret i kvalifikationskravene, tildeles. De ændringer af del A i STCW-koden, der forventes vedtaget på MSC 103, vil have direkte indvirkning på direktivets krav.

3.5.2. Ændring af de internationale retningslinjer om et skærpet inspektionsprogram, der anvendes i forbindelse med syn af bulkskibe og olietankskibe

Artikel 5 og 6 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 530/2012² gør det obligatorisk at anvende IMO's tilstandsvurderingsordning (CAS) på enkeltskrogede olietankskibe, der er ældre end 15 år. 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 vurdering skal udføres. Da CAS anvender ESP som værktøj til at nå sit mål, vil enhver ændring af ESP-inspektioner, som f.eks. de aktuelle ændringer til kun at fokusere på mistænkelige områder ved tykkelsesmålinger i forbindelse med det første fornyelsessyn af olietankskibe med dobbelt skrog, automatisk finde anvende gennem forordning (EU) nr. 530/2012.

3.5.3. Ændring af den internationale kode for brandsikkerhedssystemer (FSS-koden)

I henhold til artikel 6, stk. 2, litra a), nr. i), i direktiv 2009/45/EF om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe³ skal passagerskibe i klasse A opfylde samtlige krav i SOLAS-konventionen med senere ændringer. Det er i henhold til SOLAS-konventionen obligatorisk for passagerskibe at anvende IGF-koden.

Derfor vil de ændringer af FSS-koden, som skal vedtages på MSC 103, påvirke de krav, der finder anvendelse gennem direktiv 2009/45/EF.

3.5.4. Ændring af antifoulingkonventionen

Ved EU's biocidforordning, (EU) nr. 528/2012⁴, reguleres tilgængeliggørelsen på markedet og brugen af bl.a. antifoulingprodukter. Som følge af resultaterne af adskillige videnskabelige undersøgelser og den peerundersøgelse, der blev udført på EU-plan, vedtog Kommissionen gennemførelsesafgørelse (EU) 2016/107 af 27. januar 2016⁵, hvorved tilgængeliggørelse på markedet og anvendelse af antifoulingmalinger, der indeholder cybutryn, forbydes i alle EU-medlemsstater og EØS-stater. Derfor vil ændringerne af antifoulingkonventionen have indvirkning på forordning (EU) nr. 528/2012.

3.5.5. EU's kompetence

Ændringerne af del A i STCW-konventionen vil få konsekvenser for EU-lovgivningen som følge af anvendelsen af direktiv 2008/106/EF.

¹ EUT L 323 af 3.12.2008, s. 33.

² EUT L 172 af 30.6.2012, s. 3.

³ EUT L 163 af 25.6.2009, s. 1.

⁴ EUT L 167 af 27.6.2012, s. 1.

⁵ EUT L 21 af 28.1.2016, s. 81.

Ændringerne af ESP-koden vil få konsekvenser for EU-lovgivningen som følge af anvendelsen af forordning (EU) nr. 530/2012.

Ændringerne af den internationale kode for brandsikkerhedssystemer (FSS-koden) vil få konsekvenser for EU-lovgivningen som følge af anvendelsen af artikel 6, stk. 2, litra a), nr. i), i direktiv 2009/45/EF.

Ændringerne af den internationale konvention om begrænsning af skadelige antifoulingsystemer på skibe vil få konsekvenser for EU-lovgivningen som følge af anvendelsen af forordning (EU) nr. 528/2012.

EU har derfor enekompetence i henhold til den sidste del af artikel 3, stk. 2, i TEUF, og det er derfor nødvendigt at fastlægge EU's holdning til retsakterne om vedtagelse af ovenstående ændringer.

4. RETSGRUNDLAG

4.1. Proceduremæssigt retsgrundlag

4.1.1. Principper

I henhold til artikel 218, stk. 9, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) vedtager Rådet afgørelser om "fastlæggelse af, hvilke holdninger der skal indtages på Unionens vegne i et organ nedsat ved en aftale, når dette organ skal vedtage retsakter, der har retsvirkninger, bortset fra retsakter, der supplerer eller ændrer den institutionelle ramme for aftalen".

Artikel 218, stk. 9, i TEUF finder anvendelse, uanset om Unionen er medlem af organet eller part i den pågældende aftale⁶.

Begrebet "retsakter, der har retsvirkninger" omfatter retsakter, der har retsvirkninger i medfør af de folkeretlige regler, der gælder for det pågældende organ. Det omfatter også instrumenter, der ikke har bindende virkning i henhold til folkeretten, men som "vil kunne få afgørende indflydelse på indholdet af de regler, der vedtages af EU-lovgiver"⁷.

4.1.2. Princippernes anvendelse på det foreliggende tilfælde

IMO's Komité til hhv. Beskyttelse af Havmiljøet og for Sikkerhed på Søen er organer, der er nedsat ved en aftale, nemlig konventionen angående Den Internationale Søfartsorganisation

De afgørelser, som disse to komitéer skal vedtage, er retsakter med retsvirkninger. De påtænkte retsakter vil kunne få afgørende indflydelse på indholdet af EU-lovgivningen, nærmere bestemt:

- Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/106/EF af 19. november 2008 om minimumsuddannelsesniveaut for søfartserhverv. Dette skyldes, at direktivet anvender del A i STCW-koden.
- Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 530/2012 af 13. juni 2012 om fremskyndet indfasning af krav om dobbeltkrogs- eller tilsvarende design for olietankskibe med enkeltskrog. Denne forordning gør det obligatorisk at anvende IMO's tilstandsvurderingsordning (CAS) på enkeltkrogede olietankskibe, der er ældre end 15 år. Det beskrives i det skærpede inspektionsprogram, også kaldet det udvidede synsprogram (ESP), der anvendes i forbindelse med syn af bulkskibe og

⁶ Sag C-399/12, Tyskland mod Rådet (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, præmis 64.

⁷ Sag C-399/12, Tyskland mod Rådet (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, præmis 61-64.

olietankskibe, hvordan den 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.

- Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/45/EF om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe. Dette skyldes, at det i direktiv 2009/45/EF fastsættes, at passagerskibe i klasse A skal opfylde samtlige krav i SOLAS-konventionen med senere ændringer. Det er i henhold til SOLAS-konventionen obligatorisk at anvende IGF-koden.
- Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 528/2012 af 22. maj 2012 om tilgængeliggørelse på markedet og anvendelse af biocidholdige produkter. Dette skyldes, at det i henhold til forordningen er forbudt at tilgængeliggøre på markedet og at anvende antifoulingmaling, som indeholder cybutryn, i alle EU-medlemsstater og EØS-stater.

Derfor vil ændringerne af

- den internationale konvention om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold
- de internationale retningslinjer om et skærpet inspektionsprogram, der anvendes i forbindelse med syn af bulkskibe og olietankskibe
- den internationale kode for brandsikkerhedssystemer (FSS-koden)
- og den internationale konvention om begrænsning af skadelige antifoulingssystemer på skibe

få konsekvenser for EU-lovgivningen som følge af anvendelsen hhv. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2008/106/EF af 19. november 2008 om minimumsuddannelsesniveaut for søfartserhverv, 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, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/45/EF af 6. maj 2009 om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 528/2012 af 22. maj 2012 om tilgængeliggørelse på markedet og anvendelse af biocidholdige produkter.

De påtænkte retsakter supplerer eller ændrer ikke den institutionelle ramme for overenskomsten.

Det proceduremæssige retsgrundlag for den foreslåede afgørelse er derfor artikel 218, stk. 9, i TEUF.

4.2. Materielt retsgrundlag

4.2.1. Principper

Det materielle retsgrundlag for en afgørelse i henhold til artikel 218, stk. 9, i TEUF afhænger hovedsagelig af formålet med og indholdet af den påtænkte retsakt, hvortil der skal indtages en holdning på Unionens vegne. Hvis den påtænkte retsakt har to formål eller består af to elementer, og det ene af disse formål eller elementer kan bestemmes som det primære, mens det andet kun er sekundært, skal den afgørelse, der vedtages i henhold til artikel 218, stk. 9, i TEUF, have et enkelt materielt retsgrundlag, nemlig det, der kræves af det primære eller fremherskende formål eller element.

4.2.2. *Princippernes anvendelse på det foreliggende tilfælde*

Den påtænkte retsakts primære formål og indhold vedrører søfart. Det materielle retsgrundlag for den foreslåede afgørelse er derfor artikel 100, stk. 2, i TEUF.

4.3. Konklusion

Retsgrundlaget for den foreslåede afgørelse bør være artikel 100, stk. 2, sammenholdt med artikel 218, stk. 9, i TEUF.

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne i Den Internationale Søfartsorganisation på den 103. samling i Komitéen for Sikkerhed på Søen og den 76. samling i Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet, for så vidt angår vedtagelsen af ændringer af den internationale konvention om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold, de internationale retningslinjer om et skærpet inspektionsprogram, der anvendes i forbindelse med syn af bulkskibe og olietankskibe, den internationale kode for brandsikkerhedssystemer og den internationale konvention om begrænsning af skadelige antifoulingsystemer på skibe

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, og

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Konventionen angående Den Internationale Søfartsorganisation ("IMO") trådte i kraft den 17. marts 1958.
- (2) IMO er De Forenede Nationers særorganisation med ansvar for skibsfartssikkerhed og forebyggelse af hav- og luftforurening fra skibe. Alle Unionens medlemsstater er medlem af IMO. Unionen er ikke medlem af IMO.
- (3) I medfør af IMO-konventionens artikel 28, litra b), kan Komitéen for Sikkerhed på Søen vedtage ændringer af den internationale konvention om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold ("STCW-konventionen")¹ og af den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen ("SOLAS-konventionen")².
- (4) I medfør af IMO-konventionens artikel 38, litra a), kan Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet vedtage ændringer af den internationale konvention om begrænsning af skadelige antifoulingsystemer på skibe ("AFS-konventionen")³.
- (5) Komitéen for Sikkerhed på Søen skal på sin 103. samling den 5.-14. maj 2021 vedtage ændringer af STCW-konventionen, de internationale retningslinjer om et skærpet inspektionsprogram, der anvendes i forbindelse med syn af bulkskibe og olietankskibe (ESP-koden) og den internationale kode for brandsikkerhedssystemer (FSS-koden).
- (6) Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet skal på sin 76. samling den 10.-17. juni 2021 vedtage ændringer af AFS-konventionen.
- (7) Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne på den 103. samling i Komitéen for Sikkerhed på Søen bør fastlægges, da ændringerne af STCW-konventionen, ESP-

¹ STCW-konventionen trådte i kraft den 28. april 1984.

² SOLAS-konventionen trådte i kraft den 25. maj 1980.

³ AFS-konventionen trådte i kraft den 17. september 2008.

koden og FSS-koden vil kunne få afgørende indflydelse på indholdet i EU-lovgivningen, nærmere bestemt henholdsvis Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/106/EF⁴, forordning (EU) nr. 530/2012⁵ og direktiv 2009/45/EF⁶.

- (8) Med ændringerne af del A i STCW-koden til STCW-konventionen præciseres det operationelle niveau for funktionen "elektroteknisk officer", og der indføres en fælles definition af udtrykket "højspænding". Unionen bør derfor støtte ændringerne, da de præciserer funktionerne for personer, der arbejder om bord, og dermed giver større klarhed over de forskellige ansvarsområder og opgaver.
- (9) Ændringer af bilag B, del A, bilag 2, til ESP-koden vil gøre det muligt for inspektører at fokusere på mistænkelige områder ved tykkelsesmålinger af olietankskibe med dobbelt skrog. Unionen bør derfor støtte ændringerne, da de vil øge sikkerheden til søs og reducere risikoen for udslip i tilfælde af ulykker.
- (10) Ændringerne af kapitel 9 i FSS-koden omfatter systemer, som kombinerer den øgede sikkerhed ved individuelt identificerbare brandvisningsanlæg, som er påkrævet for passagerskibe, med den mindre komplekse og mindre dyre fejlisolering for identificerbare afsnit, som kun er acceptable for balkoner på fragt- og passagerskibe. Unionen bør derfor støtte ændringerne, da de vil føre til bedre beskyttelse af personer om bord i tilfælde af brand.
- (11) Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne på den 76. samling i Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet bør fastlægges, da ændringerne af bilag 1 og 4 til AFS-konventionen vil kunne få afgørende indflydelse på indholdet i EU-lovgivningen, nærmere bestemt Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 528/2012 af 22. maj 2012 om tilgængeliggørelse på markedet og anvendelse af biocidholdige produkter.
- (12) Ændringerne af bilag 1 og 4 i AFS-konventionen vil sikre et globalt forbud mod antifoulingmidlet cybutryn, som det allerede er forbudt at sælge i Unionen.
- (13) Unionens holdning skal udtrykkes af de EU-medlemsstater, der er medlemmer af IMO's Komité for Sikkerhed på Søen og IMO's Komité til Beskyttelse af Havmiljøet, og som handler i fællesskab —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne på den 103. samling i Den Internationale Søfartsorganisations (IMO) Komité for Sikkerhed på Søen, skal være at tilslutte sig:

- (a) vedtagelsen af ændringer af den internationale konvention om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold, som fastsat i bilag 7 og 8 til IMO-dokument MSC 102/24

⁴ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/106/EF af 19. november 2008 om minimumsuddannelsesniveaue for søfartserhverv (EUT L 323 af 3.12.2008, s. 33).

⁵ 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).

⁶ 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).

- (b) vedtagelsen af ændringer af de internationale retningslinjer om et skærpet inspektionsprogram, der anvendes i forbindelse med syn af bulkskibe og olietankskibe, som fastsat i bilag 15 til IMO-dokument MSC 102/24 og
- (c) vedtagelsen af ændringer af den internationale kode for brandsikkerhedssystemer, som fastsat i bilag 20 til IMO-dokument MSC 102/24.

Artikel 2

Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne på den 76. samling i IMO's Komité til Beskyttelse af Havmiljøet, skal være at tilslutte sig vedtagelsen af ændringer af den internationale konvention om begrænsning af skadelige antifoulingsystemer på skibe, som fastsat i bilag 7 til IMO-dokument MEPC 75/18.

Artikel 3

1. Den holdning, der er omhandlet i artikel 1, udtrykkes af de EU-medlemsstater, der er medlem af IMO's Komité for Sikkerhed på Søen, og som handler i fællesskab.
2. Den holdning, der er omhandlet i artikel 2, udtrykkes af de EU-medlemsstater, der er medlem af IMO's Komité til Beskyttelse af Havmiljøet, og som handler i fællesskab.

Artikel 4

Denne afgørelse er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

*På Rådets vegne
Formand*