

# BESLUT

## RÅDETS BESLUT

av den 8 maj 2014

**om den ståndpunkt som på Europeiska unionens vägnar ska intas vid den 93:e sessionen i IMO:s sjösäkerhetskommitté om antagandet av ändringar av Solas-reglerna II-1/29, II-2/3, 2/9.7, 2/13.4, 2/18, III/20, livräddningsredskapskoden (Life Saving Appliances Code) och 2011 års kod för det utökade inspektionsprogrammet (Enhanced Survey Programme Code)**

(2014/280/EU)

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artiklarna 100.2 och 218.9,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag, och

av följande skäl:

- (1) Europeiska unionens åtgärder inom sjötransportsektorn bör syfta till att förbättra sjösäkerheten. Den huvudsakliga referensramen för säkerhetsnormerna bör vara 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (1974 års Solas-konvention), i dess ändrade lydelse, vilken omfattar internationellt överenskomna normer för passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg som används på internationella resor.
- (2) Vid den 92:a sessionen i IMO:s sjösäkerhetskommitté godkändes bland annat ändringar av Solas-reglerna II-1/29, II-2/3, 2/9.7, 2/13.4, 2/18, III/20, livräddningsredskapskoden och 2011 års kod för det utökade inspektionsprogrammet. Dessa ändringar förväntas antas vid den 93:e sessionen i IMO:s sjösäkerhetskommitté i maj 2014.
- (3) Genom ändringarna av Solas-reglerna II-2/3 och II-2/9.7 i fråga om ventilationskanalers förmåga att motstå brand för nya fartyg kommer det att införas nya bestämmelser för ventilationsanläggningar på fartyg, inbegripet passagerarfartyg som medför fler än 36 passagerare. Bestämmelserna i regel 12 i del A och regel 9 i del B i kapitel II-2 i bilaga 1 till Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/45/EG<sup>(1)</sup> vad gäller genombrytning för ventilationskanaler och ventilationsanläggningar för fartyg som medför fler än 36 passagerare omfattar dessa frågor och utgår från de Solas-bestämmelser som nu förväntas ändras.
- (4) Genom ändringarna av Solas-regel II-2/13.4 kommer det att införas ytterligare utrymningsvägar från maskineriutrymmen på nya passagerar- och lastfartyg. Bestämmelserna i regel 6 i del B i kapitel II-2 i bilaga 1 till direktiv 2009/45/EG (utrymningsvägar) omfattar dessa frågor och utgår från de Solas-bestämmelser som nu förväntas ändras.
- (5) Ändringarna av Solas-regel II-2/18 om helikopterlandningsområden på ro-ro-passagerarfartyg för nya fartyg kommer att inbegripa ett krav på att skumsläckningssystem för brandbekämpning ska överensstämma med IMO:s cirkulär MSC.1/Circ.1431 av den 31 maj 2012 om riktlinjer för godkännande av skumsläckningsutrustning för helikopteranordningar. Enligt regel 18 i del B i kapitel II-2 i bilaga 1 till direktiv 2009/45/EG ska fartyg som är utrustade med landnings- och vinschningsyta för helikoptrar uppfylla kraven i Solas-regeln, efter revidering den 1 januari 2003, vilka nu förväntas ändras.
- (6) Ändringarna av Solas-regel III/20 och därmed anknutna krav på regelbunden service och underhåll av livbåtar och beredskapsbåtar för alla fartyg syftar till att göra dessa detaljerade krav obligatoriska. I kapitel III i bilaga 1 till direktiv 2009/45/EG fastställs att underhåll och inspektioner av livräddningsredskap ska utföras i enlighet med samma krav i Solas-regel III/20, som nu förväntas ändras.

<sup>(1)</sup> 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).

- (7) Genom ändringarna av livräddningsredskapskoden (LSA-koden) vad gäller referensprovning (Reference Test Devices, RTD) för räddningsvästar kommer det att införas nya krav för referensprovning. I regel 2.2 i kapitel III i direktiv 2009/45/EG anges att alla sådana personliga livräddningsredskap ska uppfylla LSA-koden. I artikel 5.1 i rådets direktiv 96/98/EG<sup>(1)</sup> anges det dessutom att utrustning som förtecknas i bilaga A.1 och som placerats ombord på ett gemenskapsfartyg ska uppfylla de tillämpliga kraven i de internationella instrument som anges i nämnda bilaga. I tabellen i punkt 1.4 i bilaga A.1 är den tillämpliga standarden för räddningsvästar IMO:s resolution MSC 48.66 – LSA-koden, som nu förväntas ändras.
- (8) Genom ändringarna av Solas-regel II-1/29 beträffande krav på provning av styrinrättningar kommer det att införas ytterligare krav på att man kan visa att bestämmelserna uppfylls under prov till havs. Reglerna 6 och 7 i del C kapitel II-1 i bilaga 1 till direktiv 2009/45/EG utgår från och återger bestämmelserna i Solas-regel 29 i del C kapitel II-1 avseende huvud- och reservstyrinrättning, som nu förväntas ändras.
- (9) De ovanstående ändringarna av Solas-reglerna II-1/29, II-2/3, 2/9.7, 2/13.4, 2/18, III/20 samt livräddningsredskapskoden kommer att tillämpas på passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg som används på inrikes resor i enlighet med artiklarna 1 och 3 i direktiv 2009/45/EG. Ändringarna avser därför, i den mån som de påverkar passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg som används på inrikes resor, ett område där unionen har exklusiv behörighet.
- (10) Ändringarna av 2011 års kod för det utökade inspektionsprogrammet bringar den i överensstämmelse med den praxis som tillämpas av klassificeringssällskapen. Genom artiklarna 5 och 6 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 530/2012<sup>(2)</sup> blir tillämpningen av IMO:s system för bedömning av fartygets skick obligatorisk för oljetankfartyg med enkelskrov som är äldre än 15 år. 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 målet för det systemet, kommer alla ändringar av inspektionerna inom ramen för det programmet automatiskt att bli tillämpliga genom förordning (EU) nr 530/2012.
- (11) Unionen är varken medlem i IMO eller avtalslutande part i de relevanta konventionerna och koderna. Det är därför nödvändigt för rådet att bemyndiga medlemsstaterna att uttrycka unionens ståndpunkt och uttrycka sitt samtycke till att bindas av dessa ändringar, i den mån som de faller under unionens exklusiva behörighet.

#### HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

##### Artikel 1

1. Unionens ståndpunkt vid den 93:e sessionen i IMO:s sjösäkerhetskommitté ska vara att samtycka till antagandet av ändringarna av Solas-reglerna II-2/3, 2/9.7, 2/13.4 och 2/18 enligt bilaga 13 till IMO:s dokument MSC 92/26/Add.1 samt antagandet av ändringarna av Solas-reglerna II-1/29 och III/20, livräddningsredskapskoden (LSA-koden) och 2011 års kod för det utökade inspektionsprogrammet enligt bilagorna 31, 32, 33, 34, 35 och 36 till IMO:s dokument MSC 92/26/Add.2.
2. Unionens ståndpunkt enligt punkt 1 ska uttryckas av de medlemsstater som är medlemmar i IMO, vilka ska agera samfällt i unionens intresse.
3. Formella och smärre ändringar av denna ståndpunkt kan överenskommas utan att ståndpunkten behöver ändras.

##### Artikel 2

Medlemsstaterna bemyndigas härmed att i unionens intresse ge sitt samtycke till att bindas av de ändringar som avses i artikel 1.1 i den mån som dessa faller under unionens exklusiva behörighet.

<sup>(1)</sup> Rådets direktiv 96/98/EG av den 20 december 1996 om marin utrustning (EGTL 46, 17.2.1997, s. 25).

<sup>(2)</sup> 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 (EUTL 172, 30.6.2012, s. 3).

*Artikel 3*

Detta beslut riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den 8 maj 2014.

*På rådets vägnar*  
P. MITARACHI  
*Ordförande*

---