

BESLUT

RÅDETS BESLUT (EU) 2017/1243

av den 29 maj 2017

om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) vid den 98:e sessionen i sjösäkerhetskommittén och den 71:a sessionen i kommittén för skydd av den marina miljön beträffande antagandet av ändringar av Solas-regel II-1/23, Solas-regel II-2/9.4.1.3, internationella koderna för höghastighetsfartyg från 1994 och 2000, IMO:s internationella kod om livräddningsanordningar och tillägg V till bilaga VI till Marpol

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 förbättra sjösäkerheten och skydda den marina miljön.
- (2) Vid den 97:e sessionen i Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) sjösäkerhetskommitté (MSC) (nedan kallad *sjösäkerhetskommittén*) godkändes ändringar av regel II-1/23 och regel II-2/9.4.1.3 i den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss (nedan kallad *Solas*), koderna för höghastighetsfartyg från 1994 och 2000 (nedan kallade *HSC-koderna*), den internationella koden om livräddningsanordningar (nedan kallad *LSA-koden*) och bilagan till resolution MSC.81(70). Dessa ändringar förväntas antas vid den 98:e sessionen i MSC, som ska hållas i juni 2017.
- (3) Vid den 70:e sessionen i IMO:s kommitté för skydd av den marina miljön (MEPC) enades man om ändringar av tillägg V till bilaga VI till den internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg (nedan kallad *bilaga VI till Marpol*) vad avser den information som ska ingå i leveranssedeln för bunkerbränsle (nedan kallad *BDN*). Dessa ändringar förväntas antas vid den 71:a sessionen i MEPC, som ska hållas i juli 2017.
- (4) Vid 95:e och 96:e sessionerna i sjösäkerhetskommittén antogs flera utkast till ändringar av Solas-regel II-1 om indelnings- och skadestabilitetsregler. Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar beträffande dessa ändringar fastställdes i rådets beslut (EU) 2016/2077 ⁽¹⁾.
- (5) Vid den 97:e sessionen i sjösäkerhetskommittén beslutade sjösäkerhetskommittén att skjuta upp antagandet av de flesta utkasten till ändringar av Solas-regel II-1 om indelnings- och skadestabilitetsregler till dess 98:e session, och när det gäller ändringarna av regel II-1/6 om formeln för erforderligt indelningsindex R fastställdes att inga eventuella ytterligare ändringar av regel II-1/6 får innebära att den nuvarande säkerhetsnivån sänks.
- (6) Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar enligt artikel 2.1 a och 2.2 i beslut (EU) 2016/2077 gäller därmed fortfarande.
- (7) Vid den 97:e sessionen i sjösäkerhetskommittén enades man om att harmonisera texten i reglerna II-1/22, II-1/23 och II-1/24, när det gäller liknande krav som formuleras på olika sätt, och att uppdatera befintliga

⁽¹⁾ Rådets beslut (EU) 2016/2077 av den 17 oktober 2016 om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) vid den 70:e sessionen i kommittén för skydd av den marina miljön och den 97:e sessionen i sjösäkerhetskommittén vad gäller antagandet av ändringarna av bilaga VI till Marpol, Solas-reglerna II-1, Solas-reglerna III/1.4, III/30 och III/37, Solas-reglerna II-2/1 och II-2/10, Solas-regel II-1/3–12, STCW-konventionen och STCW-koden, koden för brandsäkerhetssystem och 2011 års kod för det utökade inspektionsprogrammet (EUT L 320, 26.11.2016, s. 36).

korshänvisningar, utan att ändra innehållet i redan antagna ändringar. Regel II-1/23 avser särskilda krav för ro-ro-passagerarfartyg och omfattas inte av den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar enligt beslut (EU) 2016/2077. Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/45/EG ⁽¹⁾ gäller för passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg som används vid inrikes resor. I artikel 6.2 a i) i det direktivet föreskrivs att nya passagerarfartyg i klass A till fullo ska uppfylla kraven i 1974 års Solas-konvention, i dess ändrade lydelse.

- (8) Ändringarna av Solas-regel II-2/9.4.1.3 förtydligar brandintegritetskraven för fönster på passagerarfartyg som medför högst 36 passagerare och fartyg med speciellt användningsområde som har minst 60 (men inte fler än 240) personer ombord. Fartyg som medför högst 36 passagerare bör säkerställa samma säkerhetsnivå som de fartyg som medför fler än 36 passagerare. Direktiv 2009/45/EG gäller för passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg som används vid inrikes resor. I artikel 6.2 a i) i det direktivet föreskrivs att nya passagerarfartyg i klass A till fullo ska uppfylla kraven i 1974 års Solas-konvention, i dess ändrade lydelse. I del B.10.4 i kapitel II-2 till bilaga I till det direktivet föreskrivs att när det gäller fartyg som medför högst 36 passagerare ska särskild uppmärksamhet ägnas brandintegriteten hos fönster som vetter mot öppna eller slutna embarkeringsområden för livbåtar och livflottar och brandintegriteten hos fönster som är belägna nedanför sådana områden på sådan plats att fel i dem skulle hindra sjösättning av eller embarkering i livbåtar eller livflottar.
- (9) Ändringarna av HSC-koderna förtydligar tillämpningen av punkterna 8.10.1.4–8.10.1.6 i dessa koder avseende undantaget från kravet att medföra beredskapsbåtar för höghastighetsfartyg som är kortare än 30 m, för HSC-koden från 2000, eller 20 m, för HSC-koden från 1994, får undantas från kravet att medföra en beredskapsbåt om kraven i punkt 8.10.1.6 i HSC-koderna är uppfyllda, inklusive en ny punkt i vilken det anges att det måste vara möjligt att ta upp en hjälplös person från vattnet liggandes vågrätt eller i det närmaste vågrätt. Direktiv 2009/45/EG är tillämpligt på passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg som används vid inrikes resor. I artikel 6.2 a i) i det direktivet föreskrivs att nya passagerarfartyg i klass A till fullo ska uppfylla kraven i 1974 års Solas-konvention, i dess ändrade lydelse.
- (10) LSA-koden innehåller internationella krav för livräddningsanordningar som omfattas av kapitel III i 1974 års Solas-konvention, i dess ändrade lydelse. Ändringarna av punkterna 6.1.1.5 och 6.1.1.6 i LSA-koden och punkt 8.1.1 i del 1 i bilagan till resolution MSC.81(70) säkerställer konsekvens med den statiska provning och provbelastning som sjösättningsanordningar, inklusive konstruktionselement och vinschar, måste klara. Dessa ändringar bör anses som mindre rättelser. Sjösättningsredskap och vinschar förtecknas i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/306 ⁽²⁾, som hänvisar till LSA-koden och resolution MSC.81(70) i samband med artiklarna MED/1.21, 1.23, 1.24 och 1.25 när det gäller sjösättningsredskap och i samband med artiklarna MED/1.41a, 1.41b, 1.41c, 1.41d och 1.41e när det gäller vinschar. Dessa omfattas därför av Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/90/EU ⁽³⁾.
- (11) Ändringarna av tillägg V till bilaga VI till Marpol förtydligar att fartyg som uppfyller kraven i bilaga VI till Marpol avseende bränslets svavelhalt i (svavel)utsläppskontrollområden genom likvärdiga metoder (avgasreningssystem), får låta leverantören, efter köparens anmälan, intyga på leveranssedeln för bunkerbränsle att bränslet är avsett att användas av ett fartyg som uppfyller svavelkraven genom likvärdiga metoder. I och med att allt fler fartyg är utrustade med avgasreningssystem är ändringarna av tillägg V till bilaga VI till Marpol nödvändiga för att anpassa standardtexten på leveranssedeln för bunkerbränsle till det faktum att fartyg får fortsätta att använda bränsle med högre svavelhalt även efter att kraven på högst 0,10 % svavelhalt i (svavel)utsläppskontrollområden trätt i kraft den 1 januari 2015. Kraven om begränsning av svaveloxidutsläpp i bilaga VI till Marpol genomförs i unionsrätten genom Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/802 ⁽⁴⁾. Artikel 6.9 b och c samt artikel 13.2 a i det direktivet hänvisar till leveranssedeln för bunkerbränsle som huvudsaklig mekanism för att säkerställa att kraven i det direktivet är uppfyllda. Likvärdiga metoder anses som alternativa utsläppsminskningssmetoder enligt definitionen i artikel 2 o i det direktivet och får användas om de fartyg som använder utsläppsminskningssmetoden kontinuerligt uppnår minskningar av svaveldioxidutsläppen som minst motsvarar de minskningar som hade uppnåtts genom användning av de marina bränslen som uppfyller kraven i det direktivet.

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/306 av den 6 februari 2017 om angivande av utformnings-, konstruktions- och prestandakrav samt provningsstandarder för marin utrustning (EUT L 48, 24.2.2017, s. 1).

⁽³⁾ 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).

⁽⁴⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/802 av den 11 maj 2016 om att minska svavelhalten i vissa flytande bränslen (EUT L 132, 21.5.2016, s. 58).

- (12) Unionen är varken medlem i IMO eller avtalsslutande part i de relevanta konventionerna och koderna. Rådet bör därför bemyndiga medlemsstaterna att uttrycka unionens ståndpunkt och att uttrycka sitt samtycke till att bindas av dessa ändringar, i den mån som ändringarna omfattas av unionens exklusiva befogenhet.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar vid den 98:e sessionen i IMO:s sjösäkerhetskommitté ska vara att samtycka till antagandet av följande ändringar:

- a) Ändringarna av Solas-regel II-1/23 enligt bilaga 1 till IMO-dokument MSC 97/WP.5, med de ändringar som föreslås i IMO-dokument MSC 97/3/5 och MSC 97/3/4.
- b) Ändringarna av Solas-regel II-2/9.4.1.3 enligt bilaga 13 till IMO-dokument MSC 97/22/Add.1.
- c) Ändringarna av HSC-koderna enligt bilagorna 15 och 16 till IMO-dokument MSC 97/22/Add.1.
- d) Ändringarna av LSA-koden och av bilagan till resolution MSC.81(70) enligt bilaga 17 till IMO-dokument MSC 97/22/Add.1 och bilaga 1 till IMO-dokument MSC 98/3/1.

Artikel 2

Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar vid den 71:a sessionen i IMO:s kommitté för skydd av den marina miljön ska vara att samtycka till antagandet av ändringarna av tillägg V till bilaga VI till Marpol, i enlighet med bilaga 7 till IMO-dokument MEPC 70/18/Add.1.

Artikel 3

1. De ståndpunkter som ska intas på unionens vägnar enligt artiklarna 1 och 2 ska uttryckas av de medlemsstater som är medlemmar i IMO, vilka samfälligt ska agera i unionens intresse.
2. Mindre ändringar av ståndpunkterna enligt artiklarna 1 och 2 får överenskommas utan något nytt beslut av rådet.

Artikel 4

Medlemsstaterna bemyndigas härmed att, i unionens intresse, ge sitt samtycke till att vara bunden av de ändringar som avses i artiklarna 1 och 2, i den mån som dessa ändringar omfattas av unionens exklusiva befogenhet.

Artikel 5

Detta beslut riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den 29 maj 2017.

På rådets vägnar
C. CARDONA
Ordförande