



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 1.4.2014
COM(2014) 208 final

2014/0119 (NLE)

Förslag till

RÅDETS BESLUT

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

MOTIVERING

1. INLEDNING

Detta kommissionsförslag avser fastställandet av unionens ståndpunkt vid det 93:e mötet i IMO:s sjösäkerhetskommitté (MSC 93) i fråga om sju ändringar i följande underkategorier:

1.1. **Ändringar av Solas-reglerna II-2/3 och II-2/9.7 i fråga om ventilationstrummors förmåga att motstå brand för nya fartyg**

Genom dessa ändringar i kapitel II-2 i Solas-konventionen införs nya krav på ventilationsanläggningar på fartyg. De syftar också till att förtydliga kraven för montering av brandspjäll och för fjärrstyrda brandspjäll. Dessutom har nya definitioner för brandspjäll lagts till.

Dessa ändringar anges i bilaga 13 till MSC 92/26/Add. 1. I punkt 8.6 i MSC 92-rapporten (MSC 92/26) anges att dessa ändringar kommer att antas i samband med MSC 93.

1.2. **Ändringar av Solas-regel II-2/13.4 om ytterligare utrymningsvägar från maskineriutrymmen på nya passagerar- och lastfartyg**

KAPITEL II-2 i Solas-konventionen innehåller krav för utrymningsvägar i händelse av brand. Dessa ändringar av Solas-kraven syftar till att säkerställa att stegar och trappor med öppna trappsteg i maskineriutrymmen som ingår i en utrymningsväg och som inte ligger i ett skyddat utrymme ska vara gjorda av stål. Dessutom införs krav för utrymningsvägarna från verkstäder i maskineriutrymmen.

Dessa ändringar anges i bilaga 13 till MSC 92/26/Add. 1. I punkt 8.17 i MSC 92-rapporten (MSC 92/26) anges att dessa ändringar kommer att antas i samband med MSC 93.

1.3. **Ändringar av Solas-regel II-2/18 om helikopterlandningsområden på ro-ro-passagerarfartyg för nya fartyg**

KAPITEL II-2 i Solas-konventionen innehåller krav för anordningar för helikopter. Dessa ändringar av Solas-konventionen syftar till att införa IMO:s cirkulär MSC.1/Circ.1431 – riktlinjer för godkännande av helikopteranläggning för skumsläckningsutrustning (*Guidelines for the approval of helicopter facility foam fire-fighting appliances*) – från och med den 22 juni 2012. Skumsläckningssystem för brandbekämpning måste följaktligen uppfylla dessa riktlinjer.

Dessa ändringar anges i bilaga 13 till MSC 92/26/Add. 1. I punkt 8.30 i MSC 92-rapporten (MSC 92/26) anges att dessa ändringar kommer att antas i samband med MSC 93.

1.4. **Ändringar av kapitel III i Solas och därmed anknutna bestämmelser avseende krav för regelbunden service och underhåll av livbåtar och beredskapsbåtar för alla fartyg**

KAPITEL II-2 i Solas-konventionen innehåller krav för livräddningsredskap. Dessa ändringar av Solas-konventionen syftar till att göra kraven på regelbunden service och underhåll av livbåtar och beredskapsbåtar obligatoriska.

Dessa ändringar anges i bilaga 31 till MSC 92/26/Add. 2. I punkt 13.16 i MSC 92-rapporten (MSC 92/26) anges att dessa ändringar kommer att antas i samband med MSC 93.

1.5. Ändringar av livräddningsredskapskoden (LSA-koden) vad gäller referensprovningstrustning (*Reference Test Devices, RTD*) för räddningsvästar – med reviderade rekommendationer för provning av livräddningsredskap och riktlinjer för validering av konstruktionen av en färdig referensprovningstrustning för vuxenmodell

IMO:s livräddningsredskapskod (LSA-koden) innehåller krav för livräddningsredskap. Genom dessa ändringar i LSA-koden införs nya krav på referensprovningstrustning (*Reference Test Devices, RTD*) för räddningsvästar.

Dessa ändringar anges i bilaga 34 till MSC 92/26/Add. 2. I punkt 13.27.1 i MSC 92-rapporten (MSC 92/26) anges att dessa ändringar kommer att antas i samband med MSC 93.

1.6. Ändringar av Solas regel II-1/29 om krav på provning av styrinrättningar

KAPITEL II-1 i Solas-konventionen innehåller krav för styrinrättningar och fastställer hur överensstämmelse kan visas. Genom dessa ändringar av Solas skapas en alternativ metod för att visa överensstämmelse när det inte är praktiskt genomförbart att göra detta genom försök till havs med fartyget på största djupgående.

Dessa ändringar anges i bilaga 35 till MSC 92/26/Add. 2. I punkt 13.29 i MSC 92-rapporten (MSC 92/26) anges att dessa ändringar kommer att antas i samband med MSC 93.

1.7. Ändringarna av 2011 års kod för det utökade inspektionsprogrammet (ESP) görs främst för att bringa den i överensstämmelse med den praxis som tillämpas av klassificeringssällskapen

Genom systemet för bedömning av fartygets skick (CAS) fastställs ramen för en intensivare kontroll av äldre fartyg. I det utökade programmet för inspektioner vid besiktning av bulkfartyg och oljetankfartyg eller det utökade inspektionsprogrammet anges hur denna mera omfattande inspektion ska göras. Eftersom det utökade inspektionsprogrammet används i CAS för att uppnå systemets mål refererar CAS till programmet som ett verktyg. Dessa ändringar av koden för det utökade inspektionsprogrammet syftar till att anpassa det till gällande praxis.

Dessa ändringar anges i bilaga 36 till MSC 92/26/Add. 2. I punkt 13.33 i MSC 92-rapporten (MSC 92/26) anges att dessa ändringar kommer att antas i samband med MSC 93.

2. ANTAGANDE AV IMO:S ÄNDRINGAR

2.1. Antagande av ändringar av Solas-reglerna II-2/1, 2/3, 2/9.7, 2/13.4, 2/18, 2/20-1 och 2/29, kapitel III, livräddningsredskapskoden och 2011 års

2.2. kod för det utökade inspektionsprogrammet

Dessa ändringar godkändes vid den 92:e sessionen i IMO:s sjösäkerhetskommitté den 12-21 juni 2013, och ska läggas fram för antagande vid den 93:e sessionen under denna kommittés möte den 14-23 maj 2014.

2.3. Godkännande och ikraftträdande

När ändringarna har godkänts och antagits av IMO-kommittén ska de lämnas till de avtalsslutande parterna så att de kan uttrycka sitt samtycke till att bindas av nämnda ändringar.

3. RELEVANT EU-LAGSTIFTNING OCH EU-BEFOGENHET

3.1. Ändringar av Solas-reglerna II-2/3 och II-2/9.7 i fråga om ventilationstrummors förmåga att motstå brand för nya fartyg

Unionen har redan antagit bestämmelser om krav på brandskydd, upptäckande av brand och brandsläckning genom kapitel II-2 i bilaga 1 till direktiv 2009/45/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg¹. I regel 12 del A i ovannämnda kapitel fastställs särskilda krav för ventilationstrummor, vilka utgår från samma Solas-bestämmelser som nu förväntas ändras. Regel 9 i del B i kapitel II-2 i ovannämnda bilaga innehåller omfattande och detaljerade krav på byggnadsmaterial för ventilationstrummor inom olika delar av passagerarfartyg beroende på klass. Genom ändringarna av Solas-regel 9 i del C i kapitel II-2 ersätts hela punkt 7 om ventilationsanläggningar, vilket omfattar definitionen av och provning för trumgenombrytning, inklusive särskilda regler för passagerarfartyg som medför fler än 36 passagerare.

Kraven enligt direktiv 2009/45/EG om ventilationstrummor kommer därför att behöva revideras om ovanstående ändring antas. Detta gäller till exempel bestämmelserna om trumgenombrytning i regel 12 i del A i kapitel II-2 i bilagan och om ventilationsanläggningar för fartyg som medför fler än 36 passagerare i regel 9 i del B.

De ändringar av Solas-konventionen som ska antas kan även komma att påverka kraven i direktiv 2009/45/EG vad gäller ventilationstrummor.

3.2. Ändringar av Solas-regel II-2/13.4 avseende ytterligare utrymningsvägar från maskineriutrymmen på nya passagerar- och lastfartyg

Unionen har redan genom kapitel II-2 i bilaga 1 till direktiv 2009/45/EG antagit bestämmelser om utrymningsvägarna från maskineriutrymmen för passagerarfartyg, särskilt regel 6 del B (Brandsäkerhetsåtgärder), vilka utgår från de Solas-bestämmelser som nu förväntas ändras.

Kraven enligt direktiv 2009/45/EG om utrymningsvägar kommer därför att behöva revideras om ovannämnda ändringar antas, med beaktande av de särskilda bestämmelserna för skottdäcket och utrymningsvägar från maskinkontrollrum.

De ändringar av Solas-konventionen som ska antas kan även komma att påverka kraven i direktiv 2009/45/EG vad gäller utrymningsvägar från maskineriutrymmen på nya passagerarfartyg.

3.3. Ändringar av Solas-regel II-2/18 i fråga om helikopterlandningsområden på ro-ro-passagerarfartyg för nya fartyg

Unionen har redan antagit bestämmelser om tillhandahållande av helikopterlandningsområden genom kapitel II-2 i bilaga 1 till direktiv 2009/45/EG. I regel 18 i del B i ovannämnda kapitel föreskrivs det att "[f]artyg som är utrustade med landnings- och vinschningsyta för helikoptrar ska uppfylla bestämmelserna i regel 18 del G i Solas kapitel II-2, efter revidering den 1 januari 2003". Dessa krav förväntas nu ändras.

Kraven enligt direktiv 2009/45/EG på helikopterlandningsområden på ro-ro-passagerarfartyg för nya fartyg kommer därför att behöva revideras om ovanstående ändring antas.

¹ EUT L 163, 25.6.2009, s. 1.

De ändringar av Solas-konventionen som ska antas kan därför även komma att påverka kraven i direktiv 2009/45/EG vad gäller helikopterlandningsområden genom att det fastställs ramar för översynen av sådana bestämmelser.

3.4. Ändringarna av kapitel III i Solas och därmed anknutna krav på regelbunden service och underhåll av livbåtar och beredskapsbåtar för alla fartyg

Unionen har redan antagit bestämmelser om krav på operativ beredskap, underhåll och inspektioner av livräddningsredskap genom regel 12 i kapitel III i bilaga 1 till direktiv 2009/45/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg. I regel 12.2 fastställs det att *underhåll och inspektioner av livräddningsredskap ska utföras i enlighet med kraven i SOLAS regel III/20*. Sålunda krävs i direktivet efterlevnad av de relevanta Solas-bestämmelserna som nu kommer att ändras och alla ändringar kommer att ha en direkt inverkan på EU-lagstiftningen.

Därför kommer ändringsförslaget avseende de tillämpliga SOLAS-bestämmelserna att påverka kraven enligt direktiv 2009/45/EG vad gäller operativ beredskap, underhåll och inspektioner av livräddningsredskap.

3.5. Ändringar av livräddningsredskapskoden (LSA-koden) vad gäller referensprovning utrustning (Reference Test Devices, RTD) för räddningsvästar - med reviderade rekommendationer för provning av livräddningsredskap och riktlinjer för validering av konstruktionen av en färdig referensprovning utrustning för vuxenmodell

Unionen har redan antagit bestämmelser om krav på personliga livräddningsredskap genom kapitel III i bilaga 1 till direktiv 2009/45/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg. Särskilt regel 2.2 i ovannämnda kapitel visar att all sådan utrustning *ska uppfylla... LSA-koden*.

Enligt artikel 5.1 i direktiv 96/98/EG om marin utrustning² ska [d]en utrustning som räknas upp i bilaga A.1 och som har placerats ombord på ett gemenskapsfartyg ... 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), och de tillämpliga provningsstandarderna är de som föreskrivs i IMO:s resolution A. 689 (17) i dess ändrade lydelse.

Sålunda krävs det i båda direktiv efterlevnad av de Solas-bestämmelser som nu kommer att ändras och alla ändringar av dessa regler kommer att ha en direkt inverkan på EU-lagstiftningen.

Därför innebär de föreslagna ändringarna att LSA-koden kommer att påverka de krav som fastställs i direktiv 2009/45/EG och direktiv 96/98/EG.

3.6. Ändringar av Solas regel II-1/29 i fråga om krav på provning av styrinrättningar

Unionen har redan antagit bestämmelser om provning av styrinrättningar genom reglerna 6 och 7 i del C i kapitel II-1 i bilaga 1 till direktiv 2009/45/EG som utgår från och återger bestämmelserna i Solas och som nu förväntas ändras.

Detta resulterar i att kraven enligt direktiv 2009/45/EG för huvud- och reservstyrinrättningar kommer att behöva revideras om ovannämnda ändringar antas för att beakta de nya Solas-bestämmelserna.

² EGT L 46, 17.2.1997, s. 25.

De ändringar av Solas-konventionen som ska antas kan därför komma att påverka kraven i direktiv 2009/45/EG.

3.7. Ändringarna av 2011 års kod för det utökade inspektionsprogrammet (ESP) görs främst för att bringa den i överensstämmelse med den praxis som tillämpas av klassificeringssällskapen

Förordning (EU) nr 530/2012 om ett påskyndat införande av krav på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion för oljetankfartyg med enkelskrov³ syftar till att påskynda införandet av tillämpningen av kraven på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion enligt MARPOL 73/78, enligt definitionen i artikel 3 i den förordningen, på oljetankfartyg med enkelskrov, och att förbjuda transport till eller från medlemsstaternas hamnar av tunga oljor i oljetankfartyg med enkelskrov.

Enligt den förordningen är tillämpningen av IMO:s system för bedömning av fartygets skick (CAS) för oljetankfartyg med enkelskrov som är äldre än femton år obligatorisk. Enligt artikel 5 ska sådana tankfartyg uppfylla villkoren i CAS, som sedan definieras i artikel 6 som det system för bedömning av fartygets skick som antogs genom resolution MEPC 94(46) av den 27 april 2001 i dess lydelse enligt resolution MEPC 99(48) av den 11 oktober 2002 och resolution MEPC 112(50) av den 4 december 2003. 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 sina mål kommer alla ändringar av inspektionerna inom ramen för det programmet automatiskt att börja tillämpas genom förordning (EU) nr 530/2012.

De ändringar som ska antas vid den 93:e sessionen i IMO:s sjösäkerhetskommitté, vilka skulle innebära ändringar i koden för det utökade inspektionsprogrammet, skulle därför påverka EU-lagstiftningen, genom tillämpningen av förordning (EU) nr 530/2012.

3.8. Sammanfattning

Mot bakgrund av ovannämnda relevanta EU-lagstiftning anser kommissionen att antagandet av ovannämnda sju ändringförslag som förväntas antas vid den 93:e sessionen i IMO:s sjösäkerhetskommitté faller under EU:s exklusiva behörighet enligt artikel 3.2 i EUF-fördraget, i den mån antagandet av de internationella instrumenten i fråga kan påverka gemensamma regler eller ändra deras räckvidd.

I enlighet med en väl konsoliderad rättspraxis, även om unionen inte är medlem i IMO, är medlemsstaterna inte behöriga att göra åtaganden som kan påverka EU-bestämmelser som antagits för att uppnå målen i fördragen, såvida de inte har fått tillstånd till detta genom ett rådsbeslut på förslag av kommissionen.

4. SLUTSATS

Kommissionen föreslår därför ett rådsbeslut om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar för de ändringar som nämns i punkt 1.1–1.7 och som ska antas vid den 93:e sessionen i IMO:s sjösäkerhetskommitté.

³ EUT L 172, 30.6.2012, s. 3.

Förslag till

RÅDETS BESLUT

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

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.
- (2) Vid den 92:a sessionen i IMO:s sjösäkerhetskommitté antogs ändringar av Solas-reglerna II-2/1, 2/3, 2/9.7, 2/13.4, 2/18, 2/20-1 och 2/29, kapitel III, 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 ventilationstrummors förmåga att motstå brand för nya fartyg kommer nya bestämmelser för ventilationsanläggningar på fartyg, inbegripet fartyg som medför fler än 36 passagerare, att införas. Bestämmelserna i regel 12 i del A och regel 9 i del B i kapitel II-2 i bilaga 1 till direktiv 2009/45/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg⁴, vad gäller genombrytning för ventilationstrummor 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 ytterligare utrymningsvägar från maskineriutrymmen att införas 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) avser detta område och utgår från Solas-bestämmelserna 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 överensstämja med IMO:s cirkulär MSC.1/Circ.1431 av den 22 juni 2012 om riktlinjer för godkännande av helikopteranläggning för skumsläckningsutrustning (*Guidelines for the approval of helicopter facility foam fire-fighting appliances*). Enligt regel 18 i del B i kapitel II-2 i

⁴ EUT L 163, 25.6.2009, s. 1.

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 specificerade 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.
- (7) Genom ändringarna av livräddningsredskapskoden (*Life-Saving Appliances, LSA-koden*) vad gäller referensprovningssutrustning (*Reference Test Devices, RTD*) för räddningsvästar kommer nya krav för referensprovningssutrustning att införas. 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 direktiv 96/98/EG om marin utrustning⁵ 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) Ändringarna av Solas-regel II-1/29 beträffande krav på provning av styrinrättningar kommer att införa ytterligare krav på att 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) Ändringarna av 2011 års kod för det utökade inspektionsprogrammet görs för att bringa den i överensstämmelse med den praxis som tillämpas av klassificeringssällskapen. Genom artiklarna 5 och 6 i förordning (EU) nr 530/2012 om ett påskyndat införande av krav på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion för oljetankfartyg med enkelskrov⁶ 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 mera 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 börja tillämpas genom förordning (EU) nr 530/2012.
- (10) Unionen är varken medlem i IMO eller avtalsslutande part i de relevanta konventionerna och koderna. Det är därför nödvändigt för rådet att bemyndiga medlemsstaterna att uttrycka unionens ståndpunkt och att uttrycka sitt samtycke till att bindas av dessa ändringar.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

1. Unionens ståndpunkt vid den 93:e sessionen i IMO:s sjösäkerhetskommitté ska vara att godkänna 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 och ändringarna av Solas-reglerna

⁵ EGT L 46, 17.2.1997, s. 25.

⁶ EUT L 172, 30.6.2012, s. 3.

II-2/20-1, 2/29, kapitel III och livräddningsredskapskoden (LSA-koden) och 2011 års kod för det utökade inspektionsprogrammet enligt bilagorna 31, 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 samfälligt i unionens intresse.
3. Formella och mindre 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 1.2.

Artikel 3

Detta beslut riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

*På rådets vägnar
Ordförande*