

Bryssel den 18.3.2021
COM(2021) 127 final

2021/0066 (NLE)

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i Internationella sjöfartsorganisationen vid det 103:e mötet i sjösäkerhetskommittén och det 76:e mötet i kommittén för skydd av den marina miljön om antagandet av ändringar av den internationella konventionen angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning, den internationella koden för det utökade programmet för inspektioner vid besiktning av bulkfartyg och oljetankfartyg, den internationella koden för brandsäkerhetssystem och den internationella konventionen om kontroll av skadliga påväxthindrande system på fartyg

MOTIVERING

1. FRÅGA SOM BEHANDLAS I FÖRSLAGET

Detta förslag rör ett beslut om fastställande av den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar vid det 103:e mötet i Internationella sjöfartsorganisationens sjösäkerhetskommitté (MSC 103) som äger rum virtuellt den 5–14 maj 2021, och vid det 76:e mötet i Internationella sjöfartsorganisationens kommitté för skydd av den marina miljön (MEPC 76) som äger rum virtuellt den 7–17 juni 2021. För MSC 103 är planen att anta ändringar av

- den internationella konventionen angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (*STCW-konventionen*),
- den internationella koden för det utökade programmet för inspektioner vid besiktning av bulkfartyg och oljetankfartyg (*ESP-koden*),
- den internationella koden för brandsäkerhetssystem (*FSS-koden*).

För MEPC 76 är planen att anta ändringar av

- konventionen om påväxthindrande system (*AFS-konventionen*).

2. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

2.1. Konventionen om upprättande av Internationella sjöfartsorganisationen

Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) bildades genom konventionen om upprättande av Internationella sjöfartsorganisationen. Syftet med IMO är att tillhandahålla ett forum för samarbete på området för lagstiftning och praxis i tekniska frågor av alla slag som påverkar sjöfarten i internationell handel. Den syftar vidare till att främja ett allmänt antagande av högsta möjliga standarder i fråga om sjösäkerhet, effektiv navigering samt förebyggande och kontroll av marina föroreningar från fartyg, vilket främjar likvärdiga förutsättningar. Den ska också hantera relaterade administrativa och rättsliga frågor.

Konventionen trädde i kraft den 17 mars 1958.

Samtliga medlemsstater är parter i konventionen.

Samtliga medlemsstater är parter i den internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg (Marpol) från 1973, som trädde i kraft den 2 oktober 1983, och i bilaga VI, som trädde i kraft den 18 maj 2005. Unionen är inte part i Marpol.

Samtliga medlemsstater är parter i den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss (Solas) från 1974, som trädde i kraft den 25 maj 1980. Unionen är inte part i Solas.

Den internationella säkerhetskoden för fartyg som använder gaser eller andra bränslen med låg flampunkt (*IGF-koden*) blev obligatorisk genom Solas. Dess syfte är att tillhandahålla en internationell standard för fartyg som drivs med gas eller flytande bränsle med låg flampunkt. Koden omfattar alla områden som särskilt måste beaktas vid användning av gas eller flytande bränsle med låg flampunkt. Koden anger kriterier för arrangemang och installation av framdrivningsmaskineri och hjälpmaskineri som drivs med naturgas, för att uppnå en integritetsnivå i fråga om säkerhet, tillförlitlighet och driftsäkerhet som är likvärdig med den som kan uppnås med ett nytt och jämförbart konventionellt huvud- och hjälpmaskineri som drivs med olja.

2.2. Internationella sjöfartsorganisationen

Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) är ett specialiserat fackorgan inom FN med ansvar för säkerhet och trygghet inom sjöfarten och för att förhindra att fartygen förorenar haven. Fackorganet är den globala normgivande myndigheten för säkerhet, trygghet och miljöprestanda inom internationell sjöfart. Fackorganets viktigaste uppgift är att skapa ett regelverk för sjöfartsindustrin som är rättvist och effektivt och som antas och tillämpas globalt.

Medlemskap i IMO är öppet för alla stater och EU:s samtliga medlemsstater är medlemmar i IMO. EU:s förbindelser med IMO bygger framför allt på det avtal om samarbete som 1974 ingicks mellan den mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen (IMCO) och Europeiska gemenskapernas kommission.

IMO:s sjösäkerhetskommitté består av IMO:s samtliga medlemmar och sammanträder minst en gång om året. Den behandlar alla frågor inom organisationens ansvarsområde som rör navigationshjälpmedel, byggande och utrustning av fartyg, säkerhetsaspekter på bemanningskrav, regler för förhindrande av kollisioner, hantering av farligt gods, förfaranden och krav på sjösäkerhet, hydrografisk information, loggböcker och navigeringsinformation, undersökning av olyckor till havs, räddning och bärgning, samt eventuella andra frågor som direkt berör sjösäkerhet.

IMO:s kommitté för skydd av den marina miljön består också av IMO:s samtliga medlemmar och den sammanträder minst en gång om året. Den behandlar miljöfrågor inom organisationens ansvarsområde när det gäller kontroll och förhindrande av föroreningar förorsakade av fartyg som omfattas av Marpolkonventionen, inbegripet olja, kemikalier som transporteras i bulk, avloppsvatten, fast avfall och utsläpp från fartyg till luften, inklusive luftföroreningar och utsläpp av växthusgaser. Andra frågor som omfattas inbegriper hantering av ballastvatten, påväxthindrande system, återvinning av fartyg, beredskap och insatser vid utsläpp samt identifiering av särskilda områden och särskilt känsliga havsområden.

IMO:s sjösäkerhetskommitté, liksom dess kommitté för skydd av den marina miljön, tillhandahåller resurser för att utföra de uppgifter de tilldelats genom IMO-konventionen, IMO:s församling eller IMO:s råd, eller uppgifter inom ovan nämnda ansvarsområde som respektive kommitté tilldelas genom eller enligt andra internationella instrument och som godkänts av IMO. Beslut av sjösäkerhetskommittén och av kommittén för skydd av den marina miljön, och av dess underordnade organ, antas av en majoritet av deras medlemmar.

2.3. De föreslagna akterna från IMO:s sjösäkerhetskommitté

Den 5–14 maj 2021 ska MSC 103 anta ändringar av STCW-konventionen och STCW-koden, ESP-koden, FSS-koden, Solas kapitel III och LSA-koden.

Syftet med de planerade ändringarna av regel I/1 i STCW-konventionen är att införa en definition av ”högspänning” (*high voltage*), och i avsnitt A-1/1 i STCW-koden är syftet att ändra definitionen av ”operativ nivå” (*operational level*) så att den omfattar befattningen ”fartygseltekniker” (*electro-technical officer*).

Syftet med de planerade ändringarna av bilaga 2 i del A i bilaga B till 2011 års ESP-kod är att begränsa mätningen av tjocklek i oljetankfartyg med dubbelskrov vid den första förnyelsebesiktningen till endast misstänkta områden.

Syftet med de planerade ändringarna av kapitel 9 i FSS-koden är att förtydliga hur billigare och mindre komplex felisolering, med felidentifiering per sektion, kan godtas i system med individuellt identifierbara branddetektorer som är installerade i lastfartyg och i passagerarfartyg med hyttbalkonger.

2.4. Den föreslagna akten från IMO:s kommitté för skydd av den marina miljön

Den 10–17 juni 2021 ska MEPC 76 anta ändringar av AFS-konventionen. Syftet med de föreslagna ändringarna är att införa cybutryn i förteckningen över förbjudna påväxthindrande ämnen. Detta är ett resultat av ett EU-initiativ.

3. DEN STÅNDPUNKT SOM SKA INTAS PÅ UNIONENS VÄGNAR

3.1. Ändringar av den internationella konventionen angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning

Under det 6:e mötet i underkommittén *Human Element, Training and Watchkeeping* (HTW 6) som ägde rum i London 29 april–3 maj 2019 godtog underkommittén en begäran från ITF (*International Transport Workers' Federation*) med förslag om att förtydliga en fartygselteknikers (*electro-technical officer*) funktioner i definitionen av ”operativ nivå” (*operational level*) i avsnitt A-I/1 i STCW-koden (*Definitions and clarifications*), och att införa en ny definition av termen ”högspänning” (*high-voltage*) i detta avsnitt.

Underkommittén enades därefter om att utkastet till definition av ”högspänning” för införande i STCW-regel I/1, i enlighet med bilaga 7 till HTW 6/13, skulle lämnas in till MSC 102 för att få det godkänt, och med sikte på att få det antaget. Underkommittén enades också om att utkastet till ändring av avsnitt A-I/1 i STCW-koden för att införa befattningen ”elektroteknisk officer” i definitionen av ”operativ nivå”, som en följdändring till införandet av denna befattning som en del av de s.k. Manilaändringarna från 2010, i enlighet med bilaga 8 till HTW 6/13, skulle lämnas in till MSC 102 för att få det godkänt, och med sikte på att få det antaget.

Vid MSC 102 godkändes ändringarna, och punkterna 13.9 och 13.10 i rapporten MSC 102/24 anger att antagande av ändringarna är planerat för MSC 103.

Unionen bör stödja dessa ändringar eftersom de förtydligar en fartygselteknikers (*electro-technical officer*) funktioner på operativ nivå och inför en gemensam definition av termen ”högspänning” (*high-voltage*).

3.2. Ändringar av den internationella koden för det utökade programmet för inspektioner vid besiktning av bulkfartyg och oljetankfartyg (ESP-koden)

Vid sitt 7:e möte behandlade underkommittén *Ship Design and Construction* ett förslag från IACS (*International Association of Classification Societies*), med stöd av en studie, om att ändra bilaga 2 i del A i bilaga B till 2011 års ESP-kod, ändrad genom resolution MSC.461(101), enligt vilket det skulle vara tillräckligt att endast beakta misstänkta områden när tjockleken mäts vid den första förnyelsebesiktningen av oljetankfartyg med dubbelskrov. Efter en kort diskussion enades underkommittén om att göra ett utkast till ändringar av 2011 års ESP-kod, i enlighet med bilaga 7, och att detta skulle lämnas in till MSC 102, med sikte på att få det godkänt och därefter antaget.

MSC 102 godkände ändringarna, och punkt 17.24 i rapporten MSC 102/24 anger att antagande av ändringarna är planerat för MSC 103. Detta ärende fanns redan med i EU:s icke-officiella dokument för MSC 102.

Unionen bör stödja dessa ändringar eftersom de gör det möjligt för IACS att fokusera på misstänkta områden vid mätning av tjockleken hos oljetankfartyg med dubbelskrov.

3.3. Ändringar av den internationella koden för brandsäkerhetssystem (FSS-koden)

Vid MSC 98 infördes en ny uppgift angående ändringar av kapitel 9 i FSS-koden (*Amendments to chapter 9 of the FSS Code for fault isolation requirements for cargo ships*

and passenger ship cabin balconies fitted with individually identifiable fire detector systems) i underkommitténs tvååriga agenda för 2018–2019 och den preliminära dagordningen för SSE 6, med ett mål för slutförande 2020 (MSC 98/23, punkt 20.34).

Vid sitt 7:e möte enades underkommittén *Ship Systems and Equipment* (SSE) om utkastet till ändringar av kapitel 9 i den internationella koden för brandsäkerhetssystem (*FSS-koden*) och det tillhörande utkastet till resolution från sjösäkerhetskommittén, enligt bilaga 3 till dess rapport SSE 7/21, och att detta skulle lämnas in till MSC 102, med sikte på att få det godkänt.

MSC 102 godkände utkastet till ändringar av kapitel 9 i FSS-koden, och punkt 19.8 i rapporten MSC 102/24 anger att antagande av ändringarna är planerat för MSC 103.

Unionen bör stödja dessa ändringar eftersom de omfattar system som förenar den ökade säkerhet som uppnås genom individuellt identifierbara branddetektorer, som krävs för passagerarfartyg, med billigare och mindre komplex felisolering och felidentifiering per sektion, som endast godtas för lastfartyg och för passagerarfartyg med hyttbalkonger.

3.4. Ändringar av konventionen om påväxthindrande system (AFS-konventionen)

Vid MEPC 71 godtogs EU:s begäran med förslag till en ny uppgift att ändra bilaga 1 till 2001 års internationella konvention om kontroll av skadliga påväxthindrande system på fartyg (*AFS-konventionen*) så att den omfattar kontroller av cybutryn, och utkastet vidarebefordrades till det 5:e mötet i underkommittén *Pollution Prevention and Control* (PPR 5) för övervägande.

Vid MEPC 73 noterades att PPR 5 slutligen hade enats om att en mer ingående översyn av cybutryn var motiverad, efter att först ha enats om att det ursprungliga förslaget att ändra bilaga 1 till AFS-konventionen så att den omfattar kontroller av cybutryn, såsom det överlämnats på unionens vägnar i dokument PPR 5/19 tillsammans med informationen i dokument PPR 5/INF.9, uppfyllde kraven i bilaga 2 till AFS-konventionen.

Efter diskussioner vid PPR 7 enades underkommittén om att anta 1) utkastet till ändring av bilaga 1 (*Controls on anti-fouling systems*) till AFS-konventionen så att den omfattar kontroller av cybutryn, enligt bilaga 1–6, och att detta skulle lämnas in till MEPC 75 för övervägande, med sikte på att få de datum för ikraftträdande som för närvarande anges inom hakparentes fastställda och att därefter få utkastet godkänt, och 2) utkastet till ändringar av bilaga 4 (*Surveys and certification requirements for anti-fouling systems*) till AFS-konventionen, inklusive utkastet till ändringar av mallen för det internationella certifikatet för påväxthindrande system, och att detta skulle lämnas in till MEPC 75 för övervägande, med sikte på att få utkastet godkänt.

Vid MEPC 75 färdigställdes texten för ändringarna av AFS-konventionen, och punkt 10.17 i rapporten MEPC 75/18 anger att antagande av ändringarna är planerat för MEPC 76. Ståndpunkten att stödja dessa ändringar ingick i EU:s icke-officiella dokument för MEPC 75.

Unionen har tagit initiativ till ett globalt förbud mot detta påväxthindrande ämne, vars försäljning nu har förbjudits inom EU. Unionen bör därför stödja dessa ändringar, eftersom de kommer att införa ett globalt förbud mot detta ämne och därmed uppnå EU:s mål.

3.5. Relevant unionsrätt och EU:s befogenhet

3.5.1. *Ändringar av den internationella konventionen angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning*

I direktiv 2008/106/EG¹ krävs att medlemsstaterna ska säkerställa att sjöfolk utbildas åtminstone i enlighet med kraven i STCW-konventionen och tillämpa den obligatoriska del A i STCW-koden. Särskilt relevanta i det aktuella fallet är artikel 1.6 och 1.7 i direktivet, som anger ansvarsområdena avseende elektriska anläggningar för vissa fartygsbefäl, och regel III/5 i kapitel I i bilaga I, som hänvisar till ”elektrisk, elektronisk och kontrollteknik” (*electrical, electronic and control engineering*) som en specifik funktion som är kopplad till de färdigheter som anges i kompetensnormerna. De ändringar som ska antas vid MSC 103 och som innebär ändringar av del A i STCW-koden kommer att påverka kraven i direktivet.

3.5.2. *Ändringar av den internationella koden för det utökade programmet för inspektioner vid besiktning av bulkfartyg och oljetankfartyg*

Enligt artiklarna 5 och 6 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 530/2012² är det obligatoriskt att tillämpa IMO:s system för bedömning av fartygets skick (CAS, *Condition Assessment Scheme*) på oljetankfartyg med enkelskrov som är äldre än 15 år. I det utökade programmet för inspektioner vid besiktning av bulkfartyg och oljetankfartyg (ESP, *Enhanced Survey Programme*) 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, t.ex. de aktuella ändringarna för att fokusera inspektionerna enbart på misstänkta områden när tjockleken mäts vid den första förnyelsebesiktningen av oljetankfartyg med dubbelskrov, automatiskt att bli tillämpliga genom förordning (EU) nr 530/2012.

3.5.3. *Ändringar av den internationella koden för brandsäkerhetssystem (FSS-koden)*

Genom artikel 6.2 a i i direktiv 2009/45/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg³ tillämpas Solas, i dess ändrade lydelse, på passagerarfartyg i klass A. FSS-koden är genom Solas obligatorisk för passagerarfartyg.

De ändringar av FSS-koden som ska antas vid MSC 103 påverkar därför de krav som är tillämpliga genom direktiv 2009/45/EG.

3.5.4. *Ändringar av konventionen om påväxthindrande system (AFS-konventionen)*

I förordning (EU) nr 528/2012 om biocidprodukter⁴ regleras tillhandahållande på marknaden och användning av bland annat påväxthindrande produkter (där kallade *antifoulingprodukter*). På grundval av resultaten av flera vetenskapliga studier och inbördes granskning på EU-nivå antog kommissionen genomförandebeslut (EU) 2016/107 av den 27 januari 2016⁵ som i praktiken förbjuder tillhandahållande på marknaden samt användning av påväxthindrande färger som innehåller cybutryn i alla EU-medlemsstater och EES-stater. Ändringarna av AFS-konventionen kommer därför att påverka förordning (EU) nr 528/2012.

¹ EUT L 323, 3.12.2008, s. 33.

² EUT L 172, 30.6.2012, s. 3.

³ EUT L 163, 25.6.2009, s. 1.

⁴ EUT L 167, 27.6.2012, s. 1.

⁵ EUT L 21, 28.1.2016, s. 81.

3.5.5. EU-befogenhet

Ändringarna av del A i STCW-koden påverkar EU-lagstiftningen genom tillämpningen av direktiv 2008/106/EG.

Ändringarna av ESP-koden påverkar EU-lagstiftningen genom tillämpningen av förordning (EU) nr 530/2012.

Ändringarna av den internationella koden för brandsäkerhetssystem (FSS-koden) påverkar EU-lagstiftningen genom tillämpningen av artikel 6.2 a i i direktiv 2009/45/EG.

Ändringarna av den internationella konventionen om kontroll av skadliga påväxthindrande system på fartyg påverkar EU-lagstiftningen genom tillämpningen av förordning (EU) nr 528/2012.

Unionen har således exklusiv befogenhet i enlighet med den sista delen av artikel 3.2 i EUF-fördraget och det är därför nödvändigt att fastställa unionens ståndpunkt om de akter genom vilka ovannämnda ändringar antas.

4. RÄTTLIG GRUND

4.1. Förfarandemässig rättslig grund

4.1.1. Principer

I artikel 218.9 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (*EUF-fördraget*) föreskrivs att beslut ska antas ”om fastställande av vilka ståndpunkter som på unionens vägnar ska intas i ett organ som inrättas genom ett avtal, om detta organ ska anta akter med rättslig verkan, med undantag av sådana akter som kompletterar eller ändrar avtalets institutionella ram”.

Artikel 218.9 i EUF-fördraget är tillämplig oberoende av om unionen är medlem i organet eller part i avtalet⁶.

Begreppet *akter med rättslig verkan* omfattar akter som har rättslig verkan med stöd av de regler i internationell rätt som tillämpas på organet i fråga. Det omfattar även instrument som inte har bindande verkan enligt internationell rätt, men som är ”ägnade att på ett avgörande sätt påverka innehållet i de bestämmelser som antas av unionslagstiftaren”⁷.

4.1.2. Tillämpning i det aktuella fallet

IMO:s sjösäkerhetskommitté och IMO:s kommitté för skydd av den marina miljön är organ som inrättats genom ett avtal, nämligen konventionen om upprättande av Internationella sjöfartsorganisationen.

De akter som ska antas av dessa två IMO-kommittéer utgör akter med rättslig verkan. De planerade akterna kan på ett avgörande sätt påverka innehållet i följande unionsrätt:

- Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/106/EG av den 19 november 2008 om minimikrav på utbildning för sjöfolk. Detta beror på att del A i STCW-koden tillämpas genom direktivet.
- 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. Detta beror på att det enligt förordningen är obligatoriskt att tillämpa IMO:s system för bedömning av fartygets skick (CAS) på

⁶ Mål C-399/12, Tyskland mot rådet, ECLI:EU:C:2014:2258, punkt 64.

⁷ Mål C-399/12, Tyskland mot rådet, ECLI:EU:C:2014:2258, punkterna 61–64.

oljetankfartyg med enkelskrov som är äldre än 15 år. I det utökade programmet för inspektioner vid besiktning av bulkfartyg och oljetankfartyg (ESP, *Enhanced Survey Programme*) 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.

- Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/45/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg. Detta beror på att det i direktiv 2009/45/EG fastställs att passagerarfartyg i klass A till fullo ska uppfylla kraven i Solaskonventionen, i dess ändrade lydelse. FSS-koden är obligatorisk genom Solaskonventionen.
- Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 528/2012 av den 22 maj 2012 om tillhandahållande på marknaden och användning av biocidprodukter. Detta beror på att förordningen förbjuder tillhandahållande på marknaden och användning av påväxthindrande färger som innehåller cybutryn i alla EU-medlemsstater och EES-stater.

Därför kommer ändringarna av

- den internationella konventionen angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning,
- den internationella koden för det utökade programmet för inspektioner vid besiktning av bulkfartyg och oljetankfartyg,
- den internationella koden för brandsäkerhetssystem (*FSS-koden*), och
- den internationella konventionen om kontroll av skadliga påväxthindrande system på fartyg

att påverka EU-lagstiftningen genom tillämpningen av Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/106/EG av den 19 november 2008 om minimikrav på utbildning för sjöfolk, 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, Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/45/EG av den 6 maj 2009 om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg respektive Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 528/2012 av den 22 maj 2012 om tillhandahållande på marknaden och användning av biocidprodukter.

De planerade akterna varken kompletterar eller ändrar avtalets institutionella ram.

Den förfarandemässiga rättsliga grunden för det föreslagna beslutet är därför artikel 218.9 i EUF-fördraget.

4.2. Materiell rättslig grund

4.2.1. Principer

Den materiella rättsliga grunden för ett beslut enligt artikel 218.9 i EUF-fördraget är främst beroende av syftet med och innehållet i den planerade akt avseende vilken en ståndpunkt intas på unionens vägnar. Om den planerade akten har två syften eller två beståndsdelar av vilka det ena syftet eller den ena beståndsdelan kan identifieras som det eller den huvudsakliga, medan det eller den andra endast är av underordnad betydelse, måste det beslut som antas enligt artikel 218.9 i EUF-fördraget ha en enda materiell rättslig grund, nämligen den som

krävs med hänsyn till det huvudsakliga eller avgörande syftet eller den huvudsakliga eller avgörande beståndsdel.

4.2.2. Tillämpning i det aktuella fallet

Det huvudsakliga syftet med och innehållet i den planerade akten rör sjöfart. Den materiella rättsliga grunden för det föreslagna beslutet är därför artikel 100.2 i EUF-fördraget.

4.3. Slutsats

Den rättsliga grunden för det föreslagna beslutet bör vara artikel 100.2 i EUF-fördraget jämförd med artikel 218.9 i EUF-fördraget.

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i Internationella sjöfartsorganisationen vid det 103:e mötet i sjösäkerhetskommittén och det 76:e mötet i kommittén för skydd av den marina miljön om antagandet av ändringar av den internationella konventionen angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning, den internationella koden för det utökade programmet för inspektioner vid besiktning av bulkfartyg och oljetankfartyg, den internationella koden för brandsäkerhetssystem och den internationella konventionen om kontroll av skadliga påväxthindrande system på fartyg

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) Konventionen om upprättande av Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) trädde i kraft den 17 mars 1958.
- (2) IMO är ett specialiserat fackorgan inom FN med ansvar för säkerhet och trygghet inom sjöfarten och för att förhindra att fartygen förorenar havet och luften. Samtliga EU-medlemsstater är medlemmar i IMO. Unionen är inte medlem i IMO.
- (3) Enligt artikel 28 b i IMO-konventionen får sjösäkerhetskommittén anta ändringar av den internationella konventionen angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (*STCW-konventionen*)¹ och av den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss (*Solas*)².
- (4) Enligt artikel 38 a i IMO-konventionen får kommittén för skydd av den marina miljön anta ändringar av den internationella konventionen om kontroll av skadliga påväxthindrande system på fartyg (*AFS-konventionen*)³.
- (5) Sjösäkerhetskommittén ska vid sitt 103:e möte den 5–14 maj 2021 anta ändringar av STCW-konventionen, den internationella koden för det utökade programmet för inspektioner vid besiktning av bulkfartyg och oljetankfartyg (*ESP-koden*) och den internationella koden för brandsäkerhetssystem (*FSS-koden*).
- (6) Kommittén för skydd av den marina miljön ska vid sitt 76:e möte den 10–17 juni 2021 anta ändringar av AFS-konventionen.

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

² Solas trädde i kraft den 25 maj 1980.

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

- (7) Det är lämpligt att fastställa den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar vid det 103:e mötet i sjösäkerhetskommittén, eftersom ändringarna av STCW, ESP-koden och FSS-koden på ett avgörande sätt kommer att kunna påverka innehållet i unionsrätten, särskilt Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/106/EG⁴, Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 530/2012⁵ respektive Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/45/EG⁶.
- (8) Ändringarna av del A i STCW-koden i STCW-konventionen förtydligar en fartygselteknikers (*electro-technical officer*) funktioner på operativ nivå och inför en gemensam definition av termen ”högspänning” (*high-voltage*). Unionen bör därför stödja dessa ändringar eftersom de förtydligar funktionerna för personer som arbetar ombord, och därigenom ger större klarhet i de olika ansvarsområdena och uppgifterna.
- (9) Ändringarna av bilaga 2 i del A i bilaga B till ESP-koden gör det möjligt för besiktningspersonal att fokusera på misstänkta områden vid mätning av tjocklek i oljetankfartyg med dubbelskrov. Unionen bör därför stödja dessa ändringar eftersom de kommer att öka säkerheten till sjöss och minska risken för oljeutsläpp i händelse av olyckor.
- (10) Ändringarna av kapitel 9 i FSS-koden omfattar system som förenar den ökade säkerhet som uppnås genom individuellt identifierbara branddetektorer, som krävs för passagerarfartyg, med billigare och mindre komplex felisolering och felidentifiering per sektion, som endast godtas för lastfartyg och för passagerarfartyg med hyttbalkonger. Unionen bör därför stödja dessa ändringar eftersom de kommer att leda till bättre skydd för personer ombord i händelse av brand.
- (11) Det är lämpligt att fastställa den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar vid det 76:e mötet i kommittén för skydd av den marina miljön, eftersom ändringarna av bilagorna 1 och 4 till AFS-konventionen på ett avgörande sätt kommer att kunna påverka innehållet i unionsrätten, särskilt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 528/2012 av den 22 maj 2012 om tillhandahållande på marknaden och användning av biocidprodukter.
- (12) Ändringarna av bilagorna 1 och 4 till AFS-konventionen säkerställer ett globalt förbud mot det påväxthindrande ämnet cybutryn, som redan är förbjudet för försäljning inom unionen.
- (13) Unionens ståndpunkt bör uttryckas på ett samfällt sätt av de medlemsstater i unionen som är medlemmar i IMO:s sjösäkerhetskommitté och IMO:s kommitté för skydd av den marina miljön.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

De ståndpunkter som ska intas på unionens vägnar vid det 103:e mötet i IMO:s sjösäkerhetskommitté ska vara att samtycka till följande:

⁴ Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/106/EG av den 19 november 2008 om minimikrav på utbildning för sjöfolk (EUT L 323, 3.12.2008, s. 33).

⁵ 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 (EUT L 172, 30.6.2012, s. 3).

⁶ 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).

- (a) Antagandet av de ändringar av den internationella konventionen angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning som fastställs i bilagorna 7 och 8 till IMO-dokument MSC 102/24.
- (b) Antagandet av de ändringar av den internationella koden för det utökade programmet för inspektioner vid besiktning av bulkfartyg och oljetankfartyg som fastställs i bilaga 15 till IMO-dokument MSC 102/24.
- (c) Antagandet av de ändringar av den internationella koden för brandsäkerhetssystem som fastställs i bilaga 20 till IMO-dokument MSC 102/24.

Artikel 2

Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar vid det 76:e mötet i IMO:s kommitté för skydd av den marina miljön ska vara att samtycka till antagandet av de ändringar av den internationella konventionen om kontroll av skadliga påväxthindrande system på fartyg som fastställs i bilaga 7 till IMO-dokument MEPC 75/18.

Artikel 3

1. Den ståndpunkt som avses i artikel 1 ska uttryckas av de medlemsstater som är medlemmar i IMO:s sjösäkerhetskommitté och som agerar samfällt.
2. Den ståndpunkt som avses i artikel 2 ska uttryckas av de medlemsstater som är medlemmar i IMO:s kommitté för skydd av den marina miljön och som agerar samfällt.

Artikel 4

Detta beslut riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

*På rådets vägnar
Ordförande*