



Bruxelles, den 28.3.2019  
COM(2019) 159 final

2019/0087 (NLE)

Forslag til

### **RÅDETS AFGØRELSE**

**om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne i Den Internationale Søfartsorganisations Komité til Beskyttelse af Havmiljøet og Komité for Sikkerhed på Søen for så vidt angår vedtagelsen af ændringer til bilag II til den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe, ændringer til de internationale retningslinjer om et skærpet inspektionsprogram, der anvendes i forbindelse med syn af bulkskibe og olietankskibe, 2011, ændringer til den internationale kode for redningsmidler, ændringer til formular C, E og P i tillægget til den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen og ændringer til den internationale kode for sikkerhed for skibe, der benytter gas eller andre brændstoffer med lavt flammepunkt**

**DA**

**DA**

## BEGRUNDELSE

### 1. FORSLAGETS GENSTAND

Dette forslag vedrører afgørelsen om fastlæggelse af den holdning, der skal indtages på Unionens vegne på den 74. samling i Den Internationale Søfartsorganisations Komité til Beskyttelse af Havmiljøet (MEPC 74), som finder sted den 13.-17. maj 2019 i London, og den 101. samling i Den Internationale Søfartsorganisations Komité for Sikkerhed på Søen (MSC 101), som finder sted den 5.-14. juni 2019 i London, i forbindelse med den påtænkte vedtagelse af ændringer til MARPOL-konventionens bilag II vedrørende lastrester og tankskyllevand, der indeholder flydende persistente produkter med høj viskositet og/eller et højt smeltepunkt, ændringer til de internationale retningslinjer om et skærpet inspektionsprogram, der anvendes i forbindelse med syn af bulkskibe og olietankskibe, 2011 (ESP-koden), ændringer til punkt 6.1.1.3 i den internationale kode for redningsmidler (LSA-koden), ændringer til punkt 4.4.8.1 i LSA-koden, ændringer til tillæggene om udrustning (formular C, E og P i tillægget til SOLAS-konventionen) og ændringer til del A og A-1 i den internationale kode for sikkerhed for skibe, der benytter gas eller andre brændstoffer med lavt flammepunkt (IGF-koden).

### 2. BAGGRUND FOR FORSLAGET

#### 2.1. Konventionen angående Den Internationale Søfartsorganisation (IMO)

Ved konventionen angående Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) oprettes IMO, som har til formål at skabe et forum for det mellemstatslige samarbejde inden for statslig regulering og praksis vedrørende tekniske spørgsmål af enhver art, der berører den del af skibsfarten, der driver international handel. IMO har ligeledes 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, ligesom IMO tager sig af 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. 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.

De internationale retningslinjer om et skærpet inspektionsprogram, der anvendes i forbindelse med syn af bulkskibe og olietankskibe, 2011 (ESP-koden), opstiller krav til et skærpet inspektionsprogram for syn af enkeltskrogede og dobbeltskrogede bulkskibe og enkeltskrogede og dobbeltskrogede olietankskibe i overensstemmelse med bestemmelserne i SOLAS-regel XI-1/2.

Den internationale kode for redningsmidler (LSA-koden) indeholder internationale standardkrav til redningsmidler, der er omfattet af SOLAS-konventionens kapitel III, herunder til personlige redningsmidler, visuelle hjælpemidler, overlevelsesfartøjer, mand-overbord-både, udsætnings- og ombordtagningsarrangementer, marineevakueringsystemer, linekastningsapparater samt hovedalarmsystemer og højttaleranlæg.

Formålet med den internationale kode for sikkerhed for skibe, der benytter gas eller andre brændstoffer med lavt flammepunkt (IGF-koden), er at fastlægge en international standard for skibe, der drives af gas eller brændstoffer i form af væsker med lavt flammepunkt. Koden omhandler alle områder, hvor der er behov for særlig hensyntagen i forbindelse med anvendelsen af gas eller brændstoffer i form af væsker med lavt flammepunkt, og fastlægger 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 skibsfartssikkerheden og forebyggelse af forurening 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. Europa-Kommissionen har siden 1974 haft observatørstatus i IMO på grundlag af en aftale om samarbejde mellem Den Mellemstatslige Rådgivende Søfartsorganisation (IMCO)<sup>1</sup> og Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber om spørgsmål af gensidig interesse for parterne.

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, herunder luftforurenende stoffer og drivhusgasemissioner. Andre spørgsmål, der er omfattet, vedrører bl.a. forvaltning af ballastvand, antibegroningssystemer, skibsophugning, forureningsberedskab og -bekæmpelse samt udpejning af særlige områder og meget følsomme havområder.

IMO's Komité til Beskyttelse af Havmiljøet tilvejebringer rammerne for udførelsen af de opgaver, den pålægges i henhold til IMO-konventionen, eller som den får pålagt af IMO-forsamlingen eller IMO-rådet, eller enhver opgave henhørende under ovennævnte arbejdsområder, som den 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.

IMO's Komité for Sikkerhed på Søen består også 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 for Sikkerhed på Søen tilvejebringer rammerne for udførelsen af de opgaver, den pålægges i henhold til IMO-konventionen, eller som den får pålagt af IMO-forsamlingen eller IMO-rådet, eller enhver opgave henhørende under ovennævnte arbejdsområder, som den

---

<sup>1</sup> Navnet blev i 1982 ændret til Den Internationale Søfartsorganisation (IMO).

får pålagt at udføre i henhold til enhver anden international retsakt efter godkendelse fra IMO. Komitéen for Sikkerhed på Søen og dens hjælpeorganer træffer afgørelse ved flertalsafstemning blandt medlemmerne.

### **2.3. Den påtænkte retsakt, som IMO's Komité til Beskyttelse af Havmiljøet skal vedtage**

Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet skal på sin 74. samling (MEPC 74) den 13.-17. maj 2019 vedtage ændringer til MARPOL-konventionens bilag II vedrørende lastrester og tankskyllevand, der indeholder flydende persistente produkter med høj viskositet og/eller et højt smeltepunkt, med det formål at mindske indvirkningen på miljøet. Formålet med de påtænkte ændringer af MARPOL-konventionens bilag II er at afhjælpe den omfattende forurening som følge af de sidste mange års udtømning af paraffinvoks i Nordsøen og i Østersøekyststaternes farvande.

### **2.4. Den påtænkte retsakt, som IMO's Komité for Sikkerhed på Søen skal vedtage**

Komitéen for Sikkerhed på Søen skal på sin 101. samling den 5.-14. juni 2019 (MSC 101) vedtage ændringer til de internationale retningslinjer om et skærpet inspektionsprogram, der anvendes i forbindelse med syn af bulkskibe og olietankskibe, 2011 (ESP-koden), ændringer til den internationale kode for redningsmidler (LSA-koden), ændringer til punkt 4.4.8.1 i LSA-koden, ændringer til tillæggene om udrustning (formular C, E og P i tillægget til SOLAS-konventionen) og ændringer til del A og A-1 i den internationale kode for sikkerhed for skibe, der benytter gas eller andre brændstoffer med lavt flammepunkt (IGF-koden).

*2.4.1. Formålet med de påtænkte ændringer af ESP-koden er at tilføje redaktionelle ændringer med henblik på at udpege alle obligatoriske krav og forbedre tabeller og formularer. Ændringerne vil også sammenflette de redaktionelle ændringer med nye væsentlige krav for at tage højde for nylige ajourføringer af Den Europæiske Sammenslutning af Klassifikationssekskabers (IACS) Unified Requirements (UR) Z10-serie. UR Z10-serien vedrører syn af skrog for olietankskibe, bulkskibe, kemikalietankskibe, olietankskibe med dobbelt skrog og bulkskibe med dobbeltvægge. IACS' Unified Requirements er beslutninger vedtaget af IACS om spørgsmål, der har direkte forbindelse til eller er omfattet af klassifikationssekskabers særregelkrav og praksis og den generelle filosofi, der ligger til grund for klassifikationssekskabernes regler og praksis. Efter ratificering ved hvert IACS-medlems styrende organ indarbejdes Unified Requirements i medlemmernes regler og praksis senest et år efter, at de er godkendt af IACS's almindelige politikgruppe. Unified Requirements er minimumskrav. Formuleringen af udkastet til ændringer bringes desuden i overensstemmelse med IMO's nomenklatur for at undgå tvetydighed og inkonsekvens.*

*2.4.2. Formålet med de påtænkte ændringer af LSA-koden er at sikre en ensartet gennemførelse af punkt 6.1.1.3 vedrørende manuel udsætning af små mand-overbord-både, som ikke er en del af et skibs overlevelsesfartøj.*

*2.4.3. Formålet med ændringerne af LSA-kodens punkt 4.4.8.1 er at undtage redningsbåde med to uafhængige fremdriftssystemer fra kravet om at skulle være udstyret med et tilstrækkeligt antal årer, der kan flyde, og dertil knyttede genstande (åretolde, åregafler eller tilsvarende anordninger) til at bevæge redningsbåden fremover i smult vand. Det var i forbindelse med inspektioner blevet konstateret, at visse redningsbåde med to uafhængige fremdriftssystemer ikke var forsynet med padler, årer eller andre relevante anordninger til anvendelse af disse, og det blev konkluderet, at der i forbindelse med det relevante krav i LSA-koden og*

*MSC/Circ.980/Add.1 ikke tages hensyn til redningsbåde, der er konstrueret med to uafhængige fremdriftssystemer.*

- 2.4.4. *MSC 100 godkendte udkastet til en fælles fortolkning, hvoraf det fremgår, at det ikke er nødvendigt at anvende LSA-kodens punkt 4.4.8.1 på redningsbåde med to uafhængige fremdriftssystemer, som består af to separate motorer, aksler, brændstofbeholdere, rørsystemer og eventuelt andet hjælpeudstyr. Hvad alle andre aspekter angår bør redningsbåde være i fuld overensstemmelse med LSA-kodens punkt 4.4.8.*

Det nuværende punkt 4.4.8.1 i LSA-koden erstattes for at bringe det i overensstemmelse med det udkast til en fælles fortolkning, der er godkendt af MSC 100.

- 2.4.5. *Formålet med de planlagte ændringer af tillæggene om udrustning (formular C, E og P i tillægget til SOLAS-konventionen) er at ændre punkt 8.1 i formular C, E og P i tillægget til SOLAS-konventionen ved at indsætte en fodnote for at angive, at ikke alle de anførte indikatorer gælder for alle skibe, og at de derfor kan slettes efter behov. Generelt er det ikke alle typer skibe, der er monteret med de pågældende indikatorer (ror-, skrue-, tryk-, stignings- og driftstilstandsindikator).*

- 2.4.6. *De planlagte ændringer af del A og A-1 i den internationale kode for sikkerhed for skibe, der benytter gas eller andre brændstoffer med lavt flammepunkt (IGF-koden) tager sigte på at bringe IGF-koden i overensstemmelse med de eksisterende krav til skibe, der anvender naturgas som brændstof, ved at indføre de nødvendige ændringer på grundlag af de erfaringer, der er gjort med kodens anvendelse.*

### **3. DEN HOLDNING, DER SKAL INDTAGES PÅ UNIONENS VEGNE**

#### **3.1. Ændring af MARPOL-konventionens bilag II hvad angår kravene vedrørende udledning af tankskyllevand, der indeholder flydende persistente produkter med høj viskositet**

På den 68. samling i Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet (MEPC 68), som fandt sted den 11.-15. maj 2015 i London, blev der godkendt et nyt punkt til optagelse på den toårige dagsorden for underkomitéen for forureningsforebyggelse og -beredskab med 2018 som målar for færdiggørelse, nemlig "Review of MARPOL Annex II requirements that have an impact on cargo residues and tank washings of high viscosity, solidifying and persistent floating products and associated definitions and preparation of amendments" (revision af kravene i MARPOL-konventionens bilag II vedrørende lastrester og tankskyllevand, der indeholder flydende persistente produkter med høj viskositet, størknende og persistente flydende produkter og de dertil hørende definitioner og udarbejdelse af ændringsforslag).

Udkastet til ændringer af MARPOL-konventionens bilag II blev færdiggjort på den femte samling i underkomitéen for forureningsforebyggelse og -beredskab (PPR 5), som fandt sted den 5.-9. februar 2018 i London. Udkastet til ændringer af MARPOL-konventionens bilag II blev godkendt på den 73. samling i Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet (MEPC 73), som fandt sted den 22.-26. oktober 2018 i London, med henblik på vedtagelse på MEPC 74.

Udkastet til ændringer af MARPOL-konventionens bilag II er anført i bilag 13 til IMO-dokument MEPC 73/19. Det fremgår af punkt 11.12 i rapporten fra MEPC 73 (MEPC 73/19), at ændringerne forventes vedtaget på MEPC 74.

### **3.2. Ændring af de internationale retningslinjer om et skærpet inspektionsprogram, der anvendes i forbindelse med syn af bulkskibe og olietankskibe, 2011 (ESP-koden)**

På den femte samling i underkomitéen om udformning og konstruktion af skibe (SDC 5), som fandt sted den 22.-26. januar 2018 i London, blev der mindet om, at den fjerde samling i underkomitéen om udformning og konstruktion af skibe (SDC 4), som fandt sted den 13.-17. februar 2017 i London, havde bemyndiget Den Internationale Sammenslutning af Klassifikationsselskaber (IACS) og sekretariatet til at analysere ESP-koden fra 2011 med henblik på at foreslå redaktionelle ændringer for at udpege alle obligatoriske krav, forbedre formatet af tabeller og formularer og at forelægge en rapport om fremskridtene på SDC5.

Der var på SDC 5 enighed om, at alle materielle bestemmelser, som i øjeblikket findes i fodnoterne til ESP-koden fra 2011, burde indføres i den dispositive del af den nye konsoliderede tekst. Det blev på SDC 5 endvidere besluttet at forbedre formatet af tabeller og formularer i ESP-koden. Endelig blev det på SDC 5 også besluttet at sammenflette de redaktionelle ændringer med nye væsentlige ændringer af ESP-koden fra 2011, som er foreslået af IACS, og som tager højde for nylige ajourføringer af IACS' Unified Requirements (UR) Z10-serie.

SDC 5 støttede forslaget om at forelægge udkastet til ændringer af ESP-koden fra 2011 på den 99. samling i Komitéen for Sikkerhed på Søen (MSC 99), som fandt sted den 16.-25. maj 2018 i London, til godkendelse med henblik på efterfølgende vedtagelse af ændringerne på samling nr. 100 i Komitéen for Sikkerhed på Søen (MSC 100) og ikrafttræden den 1. juli 2020.

MSC 99 behandlede udkastet til ændringer af ESP-koden fra 2011, som SDC 5 havde udarbejdet efter proceduren for regelmæssig ajourføring af koden, og godkendte udkastet til ændringer af ESP-koden fra 2011 med henblik på vedtagelse på MSC 100.

MSC 100, som fandt sted den 3.-7. december 2018 i London, behandlede udkastet til ændringer og bemærkede, at formuleringen af udkastet ikke var i overensstemmelse med IMO's nomenklatur, dvs. at der var anvendt "is to/are to" i stedet for "shall", hvilket kunne være til skade for den fremtidige udvikling af IMO-reglerne, eftersom det kunne skabe tvetydighed og inkonsekvens. Det blev endvidere bemærket, at der i udkastet til ændringer af ESP-koden fra 2011 burde tages hensyn til udkastet til den konsoliderede udgave af ESP-koden, som er under udarbejdelse i underkomitéen om udformning og konstruktion af skibe.

Efter at have drøftet spørgsmålet besluttede MSC 100 at stille vedtagelsen af udkastet til ændringer af ESP-koden fra 2011 i bero, således at der kunne udarbejdes et revideret udkast til ændringer af ESP-koden fra 2011, hvori der alt afhængig af tilfældet anvendes "shall/should" i stedet for "is to/are to", som skal forelægges MSC 101 til vedtagelse.

Dette punkt blev medtaget i Rådets afgørelse 2018/1601<sup>2</sup>. Ifølge artikel 3, stk. 3, i nævnte rådsafgørelse kan mindre ændringer af den holdning, der skal indtages på Unionens vegne i forbindelse med de pågældende ændringer af ESP-koden fra 2011, tiltrædes uden yderligere afgørelse truffet af Rådet. Eftersom disse tilpasninger af udkastet til ændringer af ESP-koden

---

<sup>2</sup> Rådets afgørelse (EU) 2018/1601 af 15. oktober 2018 om den holdning, som på Den Europæiske Unions vegne skal indtages på henholdsvis den 73. samling i Den Internationale Søfartsorganisations Komité til Beskyttelse af Havmiljøet og den 100. samling i Komitéen for Sikkerhed på Søen i forbindelse med vedtagelsen af ændringer af regel 14 i bilag VI til en internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe og ændringer af de internationale retningslinjer om et skærpet inspektionsprogram, der anvendes i forbindelse med syn af bulkskibe og olietankskibe, 2011 (EUT L 267 af 25.10.2018, s. 6).

imidlertid ikke kan betragtes som mindre, medtages punktet igen i dette forslag til Rådets afgørelse om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne i på den 101. samling i Den Internationale Søfartsorganisations Komité for Sikkerhed på Søen.

Udkastet til en MSC-beslutning om ændringerne af ESP-koden fra 2011 er anført i bilag [X] til rapporten fra MSC 100 [(MSC 100/XX/Add.X)]. Det fremgår af punkt [10.20] i rapporten fra MSC 100 [(MSC 100/XX)], at ændringerne forventes vedtaget på MSC 101.

### **3.3. Ændring af punkt 6.1.1.3 i den internationale kode for redningsmidler (LSA-koden)**

Det blev på den 96. samling i Komitéen for Sikkerhed på Søen (MSC 96), som fandt sted den 11.-20. maj 2016 i London, besluttet at optage et nyt punkt på underkomitéens toårige dagsorden for 2016-2017 og på SSE4's foreløbige dagsorden med 2017 som målar for færdiggørelse, nemlig "Uniform implementation of paragraph 6.1.1.3 of the LSA Code" (ensartet gennemførelse af LSA-kodens punkt 6.1.1.3). Formålet med punktet er at udarbejde ændringer til LSA-kodens punkt 6.1.1.3 for at lette en ensartet gennemførelse heraf og for navnlig at tillade anvendelsen af manuelt betjente mekanismer til udsætning af mand-overbord-både, som ikke er et af skibets overlevelseshøjere.

Der blev på både den fjerde samling i underkomitéen for systemer og udstyr til skibe (Sub-Committee on Ship Systems and Equipment) (SSE 4), der fandt sted den 20.-24. marts 2017 i London, og på den femte samling i samme underkomité (SSE 5), der fandt sted den 12.-16. marts 2018 i London, givet udtryk for betænkeligheder med hensyn til, hvilke farer udkastet til ændring af LSA-koden ville resultere i, hvis det blev tilladt at udsætte en mand-overbord-båd fra stuvningsposition til skibssiden uden det krævede antal besætningsmedlemmer til at betjene mand-overbord-båden om bord, og der blev drøftet og udvekslet synspunkter vedrørende anvendelsesområdet for ændringsforslaget.

På samling nr. 100 i Komitéen for Sikkerhed på Søen (MSC 100), som fandt sted den 3.-7. december 2018 i London, besluttede komitéen at godkende udkastet til ændringer af LSA-koden med henblik på vedtagelse på MSC 101. Til trods for denne beslutning opfordrede komitéen underkomitéen for systemer og udstyr til skibe til på sidstnævnte komité's sjette samling, som finder sted den 4.-8. marts 2019 i London, at behandle de spørgsmål i udkastet til ændringer, der fortsat giver anledning til betænkeligheder, med henblik på at rådgive MSC 101 inden vedtagelsen af ændringerne.

Udkastet til ændringer af LSA-kodens punkt 6.1.1.3 er anført i bilag [x] til rapporten fra MSC 100 [(MSC 100/xx/Add.x)]. Det fremgår af punkt [9.6] i rapporten fra MSC 100 [(MSC 100/xx)], at ændringerne forventes vedtaget på MSC 101.

### **3.4. Ændring af punkt 4.4.8.1 i den internationale kode for redningsmidler**

På den femte samling i underkomitéen for systemer og udstyr til skibe (SSE 5), som fandt sted den 12.-16. marts 2018 i London, forelagde Unionen et udkast til en fælles fortolkning af punkt 4.4.8.1 i koden for redningsmidler (LSA-koden) og de standardiserede formularer for evaluering og test af redningsmidler (Standardized Life-Saving Appliances Evaluation and Test Report forms) (MSC/Circ.980/Add.1, punkt 4.4.1.2). Udkastet til den fælles fortolkning blev godkendt på MSC 100, der også godkendte yderligere ændringer af LSA-kodens punkt 4.4.8.1, som tog sigte på at opnå overensstemmelse mellem kodens krav og den fælles fortolkning.

Ændringerne til punkt 4.4.8.1 i den internationale kode for redningsmidler (LSA-koden) er anført i bilag [x] til rapporten fra MSC 100 [(MSC 100/xx/Add.x)]. Det fremgår af punkt [9.23] i rapporten fra MSC 100 [(MSC 100/xx)], at ændringerne forventes vedtaget på MSC 101.

### **3.5. Ændring af tillæggene om udrustning (formular C, E og P i tillægget til SOLAS-konventionen)**

Det blev på samling nr. 100 i Komitéen for Sikkerhed på Søen (MSC 100), som fandt sted den 3.-7. december 2018 i London, besluttet at behandle ændringerne af tillæggene om udrustning (formular C, E og P i tillægget til SOLAS-konventionen) i overensstemmelse med forståelsen om, at komitéerne kan behandle mindre rettelser/spørgsmål under punktet "Eventuelt" på dagsordenen. MSC 100 godkendte efter drøftelse udkastet til ændringer med henblik på vedtagelse på den 101. samling i Komitéen for Sikkerhed på Søen (MSC 101).

Udkastet til ændringer af tillæggene om udrustning (formular C, E og P i tillægget til SOLAS-konventionen) er anført i bilag [x] til rapporten fra MSC 100 [MSC 100/xx/Add.x]. Det fremgår af punkt [9.30] i rapporten fra MSC 100 [(MSC 100/xx)], at ændringerne forventes vedtaget på MSC 101.

### **3.6. Ændring af del A og A-1 i den internationale kode for sikkerhed for skibe, der benytter gas eller andre brændstoffer med lavt flammepunkt (IGF-koden)**

På den fjerde samling i underkomitéen om transport af fragt og containere (Sub-Committee on Carriage of Cargoes and Containers (CCC 4), som fandt sted den 11.-15. september 2017 i London, blev arbejdsgruppen for udvikling af tekniske bestemmelser om sikkerheden på skibe, der anvender brændstoffer med lavt flammepunkt, nedsat på ny, således at den kan fortsætte arbejdet med at udarbejde udkast til ændringer af IGF-koden vedrørende brændselsceller og udkast til tekniske bestemmelser vedrørende sikkerheden på skibe, der anvender methyl-/ethylalkohol som brændstof. CCC 4 godkendte det udkast til ændringer af del A og A-1 i IGF-koden vedrørende specifikke krav i forbindelse med naturgas, som var udarbejdet af arbejdsgruppen, og opfordrede den 99. samling i Komitéen for Sikkerhed på Søen (MSC 99), som fandt sted den 16.-25. maj 2018 i London, til at godkende ændringerne med henblik på vedtagelse på samling nr. 100 i Komitéen for Sikkerhed på Søen (MSC 100).

MSC 99 behandlede udkastet til ændringer af del A og A-1 i den internationale kode for sikkerhed for skibe, der benytter gas eller andre brændstoffer med lavt flammepunkt (IGF-koden) sammen med de yderligere bemærkninger, der var fremsat til udkastet til ændringer, herunder et forslag om at medtage en alternativ løsning for at beskytte mod lækage fra rør med flydende brændstoffer uden for maskinrummet. Det blev på MSC 99 efter drøftelserne besluttet at stille godkendelsen af udkastet til ændringer af del A og A-1 i IGF-koden i bero, og underkomitéen om transport af fragt og containere fik som en hastesag pålagt på sin femte samling (CCC 5), som fandt sted den 10.-14. september 2018 i London, at behandle udkastet til ændringer af punkt 9.5.6 og rapportere om resultatet til MSC 100.

CCC 5 behandlede udkastet til ændringer af IGF-kodens punkt 9.5.6 og besluttede, at der ikke var behov for yderligere ændringer af punkt 9.5.6. CCC 5 besluttede således at opfordre MSC 100, som fandt sted den 3.-7. december 2018 i London, til som en hastesag at godkende udkastet til ændringer af del A og A-1 i IGF-koden som anført i bilag 1 til dokument CCC 4/12 med henblik på senere vedtagelse på den 101. samling i Komitéen for Sikkerhed på Søen (MSC 101).

MSC 100 var enig med CCC 5 i, at der ikke var behov for yderligere ændringer af punkt 9.5.6 for så vidt angår en alternativ løsning til beskyttelse mod lækage. Der blev dog givet udtryk for divergerende synspunkter med hensyn til behovet for at inkludere yderligere tekst for at sikre anvendelsen af kravene til detektion af lækage på rør, hvori der føres flydende brændstof. MSC 100 godkendte den tekst, som CCC 4 havde udarbejdet, og godkendte ændringerne til del A og A-1 i IGF-koden med henblik på vedtagelse på MSC 101, idet det blev bemærket, at der stadig kunne forelægges yderligere forslag på vedtagelsesstadiet.



Udkastet til ændringer af del A og A-1 i den internationale kode for sikkerhed for skibe, der benytter gas eller andre brændstoffer med lavt flammepunkt (IGF-koden), er anført i bilag [x] til rapporten fra MSC 100 [(MSC 100/xx/Add.x)]. Det fremgår af punkt [11.5] i rapporten fra MSC 100 [(MSC 100/xx)], at ændringerne forventes vedtaget på MSC 101.

### **3.7. Relevant EU-lovgivning og EU's kompetence**

#### *3.7.1. Ændring af bilag II til MARPOL-konventionen*

Ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/35/EF om forurening fra skibe og om indførelse af sanktioner, herunder strafferetlige sanktioner, for ulovlig forurening er de internationale standarder for forurening fra skibe indarbejdet i EU-lovgivningen, og direktivet har til formål at sikre, at personer, der er ansvarlige for ulovlige udtømminger, pålægges passende sanktioner. Forurenende stoffer defineres i direktivet som stoffer, der er omfattet af MARPOL-konventionens bilag I og II. Desuden er medlemsstaterne i henhold til direktiv 2000/59/EF om modtagefaciliteter i havne til skibsassald og lastrester fra skibe forpligtede til at sikre, at der i havne stilles modtagefaciliteter til rådighed, som er tilstrækkelige til at imødekomme behovene for de skibe, der normalt anløber havnene, og skibe er i henhold til samme direktiv forpligtede til at aflevere deres skibsassald, herunder lastrester, i disse faciliteter, før de forlader havn, idet det endelige mål er at reducere udtømming af affald fra skibe på havet. Tankskyllevand som omhandlet i bilag II udgør lastrester i henhold til dette direktiv. I henhold til direktiv 2000/59/EF skal skibe desuden give forhåndsmeddelelse til den næste anløbshavn om eventuelt affald og eventuelle lastrester, som det ønsker at levere, samt oplysninger om, hvad der vil blive beholdt om bord, og om den tilgængelige lagringskapacitet.

De ændringer, der forventes vedtaget på MSC 101, og hvorved der foretages ændringer af MARPOL-konventionens bilag II vedrørende lastrester og tankskyllevand, der indeholder flydende persistente produkter med høj viskositet og/eller et højt smeltepunkt, vil derfor få indvirkning på EU-lovgivningen som følge af anvendelsen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/35/EF om forurening fra skibe og om indførelse af sanktioner, herunder strafferetlige sanktioner, for ulovlig forurening og direktiv 2005/59/EF om modtagefaciliteter i havne til skibsassald og lastrester fra skibe.

#### *3.7.2. Ændring af de internationale retningslinjer om et skærpet inspektionsprogram, der anvendes i forbindelse med syn af bulkskibe og olietankskibe, 2011 (ESP-koden)*

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 530/2012 om fremskyndet indfasning af krav om dobbeltskrogsdesign eller tilsvarende design for olietankskibe med enkeltskrog har til formål at indføre en ordning, der skal fremskynde anvendelsen af de krav om dobbeltskrogsdesign eller tilsvarende design, der er fastsat i MARPOL 73/78, og som er defineret i forordningens artikel 3, på olietankskibe med enkeltskrog samt at forbyde transport af svære olier til eller fra medlemsstaternes havne i enkeltskrogede olietankskibe.

Forordning (EU) nr. 530/2012 gør det obligatorisk at anvende IMO's tilstandsvurderingsordning (CAS) på enkeltskrogede olietankskibe, der er ældre end 15 år. I artikel 5 fastsættes det, at sådanne tankskibe skal opfylde kravene i tilstandsvurderingsordningen (CAS), som i artikel 6 defineres som den tilstandsvurderingsordning, der er vedtaget ved beslutning MEPC 94(46) af 27. april 2001 som ændret ved beslutning MEPC 99(48) af 11. oktober 2002 og ved beslutning MEPC 112(50) af 4. december 2003. Det beskrives i det skærpede inspektionsprogram, også kaldet det udvidede synsprogram (ESP), der anvendes i forbindelse med syn af bulkskibe og olietankskibe, hvordan denne skærpede

vurdering skal udføres. Eftersom det udvidede synsprogram (ESP) indgår i tilstandsvurderingsordningen (CAS) som et værktøj til at nå de mål, der er opstillet, vil eventuelle ændringer af ESP i henhold til forordning (EU) nr. 530/2012 automatisk finde direkte anvendelse.

De ændringer, der forventes vedtaget på MSC 101, og hvorved ESP-koden vil blive ændret, vil derfor få indvirkning på EU-lovgivningen som følge af anvendelsen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 530/2012 om fremskyndet indfasning af krav om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design for olietankskibe med enkeltskrog.

### 3.7.3. *Ændring af punkt 6.1.1.3 i LSA-koden*

Udsætningsanordninger og spil er omfattet af Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/773 af 15. maj 2018 om krav til design, konstruktion og ydeevne samt prøvningsstandarder for skibsudstyr og om ophævelse af gennemførelsesforordning (EU) 2017/306. Der henvises i nævnte gennemførelsesforordning til LSA-koden og til beslutning MSC.81(70) i forbindelse med udsætningsanordninger som omhandlet i MED/1.21, 1.23, 1.24 og 1.25. Udstyret er derfor omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/90/EU af 23. juli 2014 om skibsudstyr og om ophævelse af Rådets direktiv 96/98/EF.

De ændringer, der forventes vedtaget på MSC 101, og som tager sigte på at ændre ESP-koden, vil derfor få indvirkning på EU-lovgivningen som følge af anvendelsen af direktiv 2014/90/EU og gennemførelsesforordning (EU) 2018/778.

### 3.7.4. *Ændring af punkt 4.4.8.1 i LSA-koden*

Redningsbåde er omfattet af Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/773 af 15. maj 2018 om krav til design, konstruktion og ydeevne samt prøvningsstandarder for skibsudstyr og om ophævelse af gennemførelsesforordning (EU) 2017/306. Der henvises i nævnte gennemførelsesforordning til LSA-koden og til beslutning MSC/Circular 980 i forbindelse med redningsbåde som omhandlet i MED/1.7. Udstyret er derfor omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/90/EU af 23. juli 2014 om skibsudstyr og om ophævelse af Rådets direktiv 96/98/EF.

De ændringer, der forventes vedtaget på MSC 101, og som tager sigte på at ændre ESP-koden, vil derfor få indvirkning på EU-lovgivningen som følge af anvendelsen af direktiv 2014/90/EU og gennemførelsesforordning (EU) 2018/778.

### 3.7.5. *Ændring af tillæggene om udrustning (formular C, E og P i tillægget til SOLAS-konventionen)*

I henhold til artikel 6, stk. 2, litra a), nr. i), i direktiv 2009/45/EF om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe skal passagerskibe i klasse A opfylde samtlige krav i SOLAS-konventionen som ændret.

De ændringer, der forventes vedtaget på MSC 101, og som tager sigte på at ændre tillæggene om udrustning, vil derfor få indvirkning på EU-lovgivningen som følge af anvendelsen af direktiv 2009/45/EF.

### 3.7.6. *Ændring af del A og A-1 i den internationale kode for sikkerhed for skibe, der benytter gas eller andre brændstoffer med lavt flammepunkt (IGF-koden)*

I henhold til artikel 6, stk. 2, litra a), nr. i), i direktiv 2009/45/EF om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe skal passagerskibe i klasse A opfylde samtlige krav i SOLAS-konventionen som ændret. Det er i henhold til SOLAS-konventionen

obligatorisk for passagerskibe at anvende IGF-koden. I henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU af 22. oktober 2014 om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer skal medlemsstaterne desuden sikre, at søgående skibe har adgang til LNG-tankstationer i EU's vigtigste havne fra udgangen 2025. Medlemsstaterne har afsluttet udarbejdelsen af nationale politikammer med henblik på udviklingen af markedet for alternative brændstoffer og deres infrastruktur med særligt fokus på de forskellige støtteforanstaltninger og initiativer, der skal fremme udviklingen og anvendelsen af LNG-tankstationer til søgående skibe.

De ændringer, der forventes vedtaget på MSC 101, og som tager sigte på at ændre LSA-koden, vil derfor få indvirkning på EU-lovgivningen som følge af anvendelsen af direktiv 2009/45/EF og direktiv 2014/94/EU.

### 3.7.7. *Unionens kompetence*

Ændringerne af MARPOL-konventionens bilag II vedrørende lastrester og tankskyllevand, der indeholder flydende persistente produkter med høj viskositet og/eller et højt smeltepunkt, vil derfor få indvirkning på EU-lovgivningen som følge af anvendelsen af direktiv 2005/35/EF og 2000/59/EF.

Ændringerne af ESP-koden fra 2011 vil få indvirkning på EU-lovgivningen som følge af anvendelsen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 530/2012 om fremskyndet indfasning af krav om dobbeltkrogs- eller tilsvarende design for olietankskibe med enkeltskrog.

Ændringerne af punkt 6.1.1.3 i den internationale kode for redningsmidler (LSA-koden) vil få indvirkning på EU-lovgivningen som følge af anvendelsen af direktiv 2014/90/EU og gennemførelsesforordning (EU) 2018/778.

Ændringerne af den fælles fortolkning af LSA-kodens punkt 4.4.8.1 vil få indvirkning på EU-lovgivningen som følge af anvendelsen af direktiv 2014/90/EU og gennemførelsesforordning (EU) 2018/778.

Ændringerne af tillæggene om udrustning (formular C, E og P i tillægget til SOLAS-konventionen) vil få indvirkning på EU-lovgivningen som følge af anvendelsen af direktiv 2009/45/EF.

Ændringerne af del A og A-1 i den internationale kode for sikkerhed for skibe, der benytter gas eller andre brændstoffer med lavt flammepunkt (IGF-koden), vil få indvirkning på EU-lovgivningen som følge af anvendelsen af direktiv 2009/45/EF og direktiv 2014/94/EF.

## **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) skal Rådet vedtage 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 aftale<sup>3</sup>.

Begrebet "*retsakter, der har retsvirkninger*" omfatter retsakter, der har retsvirkninger i medfør af de folkeretlige regler, som 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*"<sup>4</sup>.

#### 4.1.2. 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 retsakter, som IMO's Komité til Beskyttelse af Havmiljøet og Komitéen for Sikkerhed på Søen skal vedtage, er retsakter, der har retsvirkninger. De påtænkte retsakter vil kunne få afgørende indflydelse på indholdet af EU-lovgivningen, nærmere bestemt:

- Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/35/EF om forurening fra skibe og om indførelse af sanktioner, herunder strafferetlige sanktioner, for ulovlig forurening og direktiv 2005/59/EF om modtagefaciliteter i havne til skibsassald og lastrester fra skibe. Dette skyldes, at forurenende stoffer i direktiv 2005/35/EF defineres som stoffer, der er omfattet af MARPOL-konventionens bilag I og II. Desuden er medlemsstaterne i henhold til direktiv 2000/59/EF forpligtede til at sikre, at der i havne stilles modtagefaciliteter til rådighed, som er tilstrækkelige til at imødekomme behovene for de skibe, der normalt anløber havnene, idet det endelige mål er at reducere udtømmning af affald og lastrester fra skibe på havet, hvorved der opnås en bedre beskyttelse af havmiljøet.
- Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 530/2012 om fremskyndet indfasning af krav om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design for olietankskibe med enkeltskrog. Dette skyldes, at forordning (EU) nr. 530/2012 gør det obligatorisk at anvende IMO's tilstandsvurderingsordning (CAS), og CAS anvender det udvidede synsprogram (ESP) som et værktøj til at nå sine mål.
- Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/773 af 15. maj 2018 om krav til design, konstruktion og ydeevne samt prøvningsstandarder for skibsudstyr og om ophævelse af gennemførelsesforordning (EU) 2017/306 og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/90/EU af 23. juli om skibsudstyr og om ophævelse af Rådets direktiv 96/98/EF. Dette skyldes, at der i gennemførelsesforordning (EU) 2018/773 henvises til LSA-koden for så vidt angår udsætningsanordninger, og at nævnte type udstyr derfor er omfattet af anvendelsesområdet for direktiv 2014/90/EU.
- 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 som ændret.
- Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/45/EF om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe tillige med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer. Dette skyldes, at det ved direktiv 2009/45/EF fastsættes, at passagerskibe i klasse A skal opfylde samtlige krav i SOLAS-konventionen som ændret, og at medlemsstaterne i

<sup>3</sup> Sag C-399/12, Tyskland mod Rådet (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, præmis 64.

<sup>4</sup> Sag C-399/12, Tyskland mod Rådet (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, præmis 61-64.

henhold til direktiv 2014/94/EU skal sikre, at søgående skibe har adgang til LNG-tankstationer i EU's vigtigste havne fra udgangen 2025.

De påtænkte retsakter hverken supplerer eller ændrer den institutionelle ramme for aftalen.

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 må betragtes som det primære, mens det andet kun er sekundært, skal den afgørelse, der vedtages i henhold til artikel 218, stk. 9, i TEUF, kun have ét materielt retsgrundlag, nemlig det, som det primære eller fremherskende formål eller element tilsiger.

### *4.2.2. Anvendelse på det foreliggende tilfælde*

Hovedformålet med og indholdet af den påtænkte retsakt vedrører søtransport. Det materielle retsgrundlag for den foreslåede afgørelse er derfor artikel 100, stk. 2, i TEUF.

## **4.3. Konklusion**

Retsgrundlaget for forslaget til afgørelse bør være artikel 100, stk. 2, i TEUF 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 Søfartsorganisations Komité til Beskyttelse af Havmiljøet og Komité for Sikkerhed på Søen for så vidt angår vedtagelsen af ændringer til bilag II til den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe, ændringer til de internationale retningslinjer om et skærpet inspektionsprogram, der anvendes i forbindelse med syn af bulkskibe og olietankskibe, 2011, ændringer til den internationale kode for redningsmidler, ændringer til formular C, E og P i tillægget til den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen og ændringer til den internationale kode for sikkerhed for skibe, der benytter gas eller andre brændstoffer med lavt flammepunkt**

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) Unionens tiltag inden for søtransport bør have til formål at beskytte havmiljøet og forbedre sikkerheden til søs.
- (2) Konventionen angående Den Internationale Søfartsorganisation ("IMO") trådte i kraft den 17. marts 1958. IMO er De Forenede Nationers særorganisation med ansvar for skibsfartssikkerheden og forebyggelse af hav- og luftforurening fra skibe.
- (3) I medfør af IMO-konventionens artikel 38, litra a), udfører Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet sådanne opgaver, der pålægges IMO ved eller i henhold til internationale konventioner om forebyggelse og bekæmpelse af havforurening fra skibe, herunder navnlig for så vidt angår vedtagelse og ændring af regler eller andre bestemmelser.
- (4) I medfør af IMO-konventionens artikel 28, litra b), skal Komitéen for Sikkerhed på Søen tilvejebringe rammerne for udførelsen af de opgaver, den pålægges i henhold til konventionen, eller som den får pålagt af IMO-forsamlingen eller IMO-rådet, eller enhver opgave henhørende under artiklens arbejdsområder, som den får pålagt at udføre i henhold til enhver anden international retsakt efter godkendelse fra IMO.
- (5) Den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe ("MARPOL-konventionen") trådte i kraft den 2. oktober 1983.
- (6) I henhold til artikel 16, stk. 2, litra c), i MARPOL-konventionen kan ændringer heraf vedtages af det relevante organ, som i dette tilfælde er Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet.
- (7) Den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen ("SOLAS-konventionen") trådte i kraft den 25. maj 1980.

- (8) IMO's Komité for Sikkerhed på Søen kan i henhold til SOLAS-konventionens artikel VIII, litra b), nr. iii), vedtage ændringer til SOLAS-konventionen.
- (9) Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet skal på sin 74. samling (MEPC 74) den 13.-17. maj 2019 vedtage ændringer af bilag II til MARPOL-konventionen.
- (10) Komitéen for Sikkerhed på Søen skal på sin 101. samling (MSC 101) den 5.-14. juni 2019 vedtage ændringer til de internationale retningslinjer om et skærpet inspektionsprogram, der anvendes i forbindelse med syn af bulkskibe og olietankskibe, 2011 ("ESP-koden af 2011"), til den internationale kode for redningsmidler ("LSA-koden"), til tillæggene om udrustning (formular C, E og P i tillægget til SOLAS-konventionen) og til del A og A1 i den internationale kode for sikkerhed for skibe, der benytter gas eller andre brændstoffer med lavt flammepunkt ("IGF-koden").
- (11) Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne på MEPC 74 bør fastlægges, da ændringerne af bilag II til MARPOL-konventionen vil kunne få afgørende indflydelse på indholdet af EU-lovgivningen, nærmere bestemt Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/35/EF<sup>5</sup> og 2000/59/EF<sup>6</sup>.
- (12) Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne på MSC 101, bør fastlægges, da ændringerne af ESP-koden af 2011 vil kunne få afgørende indflydelse på indholdet i EU-lovgivningen, nærmere bestemt Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 530/2012<sup>7</sup>, da ændringerne af LSA-koden vil kunne få afgørende indflydelse på indholdet af EU-lovgivningen, nærmere bestemt Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2018/773<sup>8</sup> og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/90/EU<sup>9</sup>, da ændringerne af SOLAS-konventionen vil kunne få afgørende indflydelse på indholdet af EU-lovgivningen, nærmere bestemt Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/45/EF<sup>10</sup>, og da ændringerne af IGF-koden vil kunne få afgørende indflydelse på indholdet af EU-lovgivningen, nærmere bestemt Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/45/EF om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU<sup>11</sup>.
- (13) Ændringerne af bilag II til MARPOL-konventionen bør sikre, at indvirkningen på miljøet af lastrester og tankskyllevand, der indeholder flydende persistente produkter med høj viskositet og/eller et højt smeltepunkt, mindskes.
- (14) Ændringerne af ESP-koden fra 2011 bør omfatte redaktionelle ændringer af koden, som udpeger alle obligatoriske krav samt forbedrer tabellerne og formularerne og sammenfatter de redaktionelle ændringer med nye væsentlige krav, der tager højde for

---

<sup>5</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/36/EF af 7. september 2005 om anerkendelse af erhvervsmæssige kvalifikationer (EUT L 255 af 30.9.2005, s. 22).

<sup>6</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/59/EF af 27. november 2000 om modtagefaciliteter i havne til driftsaffald og lastrester fra skibe (EFT L 332 af 28.12.2000, s. 81).

<sup>7</sup> 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).

<sup>8</sup> Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/773 af 15. maj 2018 om krav til design, konstruktion og ydeevne samt prøvningsstandarder for skibsubstyr og om ophævelse af gennemførelsesforordning (EU) 2017/306 (EUT L 133 af 30.5.2018, s. 1).

<sup>9</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/90/EU af 23. juli 2014 om skibsubstyr og om ophævelse af Rådets direktiv 96/98/EF (EUT L 257 af 28.8.2014, s. 146).

<sup>10</sup> 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).

<sup>11</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU af 22. oktober 2014 om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer (EUT L 307 af 28.10.2014, s. 1).

nylige ajourføringer af Den Internationale Sammenslutning af Klassifikationsselskabers Unified Requirements (UR) Z10-serie.

- (15) Ændringerne af LSA-kodens punkt 6.1.1.3 bør sikre en ensartet gennemførelse af reglerne vedrørende manuel udsætning af små mand-overbord-både, som ikke er en del af et skibs overlevelsesfartøj.
- (16) Ændringerne af LSA-kodens punkt 4.4.8.1 bør sikre, at redningsbåde med to uafhængige fremdriftssystemer undtages fra kravet om at skulle være udstyret med et tilstrækkeligt antal årer, der kan flyde, og dertil knyttede genstande til at bevæge redningsbåden fremover i smult vand.
- (17) Ændringerne af punkt 8.1 i formular C, E og P i tillægget om udrustning til SOLAS-konventionen bør sikre, at det klart fremgår, at det ikke er alle de anførte indikatorer, der finder anvendelse på alle skibe, og at de derfor kan slettes efter behov.
- (18) Ændringerne af IGF-kodens del A og A-1 bør sikre overensstemmelse med de eksisterende krav til skibe, der anvender naturgas som brændstof, ved at indføre de nødvendige ændringer på grundlag af de erfaringer, der er gjort med kodens anvendelse.
- (19) Unionens holdning udtrykkes af de EU-medlemsstater, der er medlemmer af henholdsvis IMO's Komité til Beskyttelse af Havmiljøet og Komitéen for Sikkerhed på Søen, idet de handler i fællesskab i Unionens interesse —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

#### *Artikel 1*

Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne på den 74. samling i IMO's Komité til Beskyttelse af Havmiljøet, er at godkende vedtagelsen af ændringerne til bilag II til den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe hvad angår kravene vedrørende udledning af tankskyllevand indeholdende flydende persistente produkter med høj viskositet som fastsat i bilag 13 til IMO-dokument MEPC 73/19/add.1.

#### *Artikel 2*

Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne på den 101. samling i IMO's Komité for Sikkerhed på Søen, er at godkende vedtagelsen af:

- (a) ændringerne af de internationale retningslinjer om et skærpet inspektionsprogram, der anvendes i forbindelse med syn af bulkskibe og olietankskibe, 2011, som fastsat i bilag [X] til IMO-dokument [MSC 100/XX/Add.X]
- (b) ændringerne af LSA-kodens punkt 6.1.1.3 som fastsat i bilag [X] til IMO-dokument [MSC 100/XX/Add.X]
- (c) ændringerne af LSA-kodens punkt 4.4.8.1 som fastsat i bilag [X] til IMO-dokument [MSC 100/XX/Add.X]
- (d) ændringerne af punkt 8.1 i formular C, E og P i tillægget om udrustning til SOLAS-konventionen som fastsat i bilag [X] til IMO-dokument [MSC 100/XX/Add.X]
- (e) ændringerne af IGF-kodens del A og A-1 som fastsat i bilag [X] til IMO-dokument [MSC 100/XX/Add.X].



### *Artikel 3*

1. Den holdning, som på Unionens vegne skal indtages som anført i artikel 1, fremføres af medlemsstaterne, der alle er medlemmer af IMO, idet de handler i fællesskab i Unionens interesse.
2. Den holdning, som på Unionens vegne skal indtages som anført i artikel 2, fremføres af medlemsstaterne, der alle er medlemmer af IMO, idet de handler i fællesskab i Unionens interesse.
3. Mindre ændringer af de holdninger, der er omhandlet i artikel 1 og 2, kan tiltrædes uden yderligere afgørelse truffet af Rådet.

### *Artikel 4*

Denne afgørelse træder i kraft på dagen for vedtagelsen.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

*På Rådets vegne  
Formand*