



Raad van de
Europese Unie

Brussel, 20 februari 2024
(OR. en)

6829/24

**Interinstitutioneel dossier:
2024/0040(NLE)**

**MAR 34
OMI 24
ENV 199
CLIMA 80**

VOORSTEL

van:	de secretaris-generaal van de Europese Commissie, ondertekend door mevrouw Martine DEPREZ, directeur
ingekomen:	20 februari 2024
aan:	mevrouw Thérèse BLANCHET, secretaris-generaal van de Raad van de Europese Unie
nr. Comdoc.:	COM(2024) 74 final
Betreft:	Voorstel voor een BESLUIT VAN DE RAAD betreffende het standpunt dat namens de Europese Unie moet worden ingenomen in de Internationale Maritieme Organisatie tijdens de 81 ^e zitting van de Commissie voor de bescherming van het mariene milieu en de 108 ^e zitting van de Maritieme Veiligheidscommissie met betrekking tot de vaststelling van wijzigingen van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen (Marpol), het Verdrag voor het beheer van ballastwater, het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (Solas), de Internationale Veiligheidscode voor schepen die gassen of andere brandstoffen met een laag vlampunt gebruiken (IGF-code), de Internationale Code voor het uitgebreide inspectieprogramma bij inspecties van bulkschepen en olietankschepen (ESP-code) van 2011, de Internationale Code voor reddingsmiddelen (LSA-code), de Internationale Code voor brandveiligheidssystemen (FSS-code) en de Code inzake opleiding, diplomering en wachtdienst voor zeevarenden (STCW-code)

Hierbij gaat voor de delegaties document COM(2024) 74 final.

Bijlage: COM(2024) 74 final



EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, 20.2.2024
COM(2024) 74 final

2024/0040 (NLE)

Voorstel voor een

BESLUIT VAN DE RAAD

betreffende het standpunt dat namens de Europese Unie moet worden ingenomen in de Internationale Maritieme Organisatie tijdens de 81^e zitting van de Commissie voor de bescherming van het mariene milieu en de 108^e zitting van de Maritieme Veiligheidscommissie met betrekking tot de vaststelling van wijzigingen van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen (Marpol), het Verdrag voor het beheer van ballastwater, het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (Solas), de Internationale Veiligheidscode voor schepen die gassen of andere brandstoffen met een laag vlampunt gebruiken (IGF-code), de Internationale Code voor het uitgebreide inspectieprogramma bij inspecties van bulkschepen en olietankschepen (ESP-code) van 2011, de Internationale Code voor reddingsmiddelen (LSA-code), de Internationale Code voor brandveiligheidssystemen (FSS-code) en de Code inzake opleiding, diplomering en wachtdienst voor zeevarenden (STCW-code)

TOELICHTING

1. ONDERWERP VAN HET VOORSTEL

Dit voorstel betreft het besluit tot vaststelling van het standpunt dat namens de Unie moet worden ingenomen tijdens de 81^e zitting van de Commissie voor de bescherming van het mariene milieu (MEPC 81) van de Internationale Maritieme Organisatie, van 18 tot en met 22 maart 2024, en tijdens de 108^e zitting van de Maritieme Veiligheidscommissie (MSC 108) van de Internationale Maritieme Organisatie, van 15 tot en met 24 mei 2024.

Tijdens MEPC 81 is het de bedoeling wijzigingen vast te stellen van:

- 1) artikel V van Protocol I bij het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen (Marpol),
- 2) bijlage VI bij het Marpol en
- 3) het Verdrag voor het beheer van ballastwater.

Tijdens MSC 108 is het de bedoeling wijzigingen vast te stellen van:

- 4) de hoofdstukken II-1, II-2 en V van het Internationaal Verdrag voor de veiligheid van mensenlevens op zee (Solas) van 1974,
- 5) de Internationale Veiligheidscode voor schepen die gassen of andere brandstoffen met een laag vlampunt gebruiken (IGF-code),
- 6) de Internationale Code voor het uitgebreide inspectieprogramma bij inspecties van bulkschepen en olietankschepen (ESP-code) van 2011,
- 7) de Internationale Code voor reddingsmiddelen (LSA-code),
- 8) de Internationale Code voor brandveiligheidssystemen (FSS-code) en
- 9) sectie A-VI/1 van de Code inzake opleiding, diplomering en wachtdienst voor zeevarenden (STCW-code).

2. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

2.1. Het Verdrag inzake de Internationale Maritieme Organisatie

De Internationale Maritieme Organisatie (IMO) is opgericht bij het Verdrag inzake de Internationale Maritieme Organisatie. De IMO dient als forum voor samenwerking op het gebied van regelgeving en praktijken betreffende alle soorten technische aangelegenheden die van invloed zijn op de internationale commerciële scheepvaart. Ze wil ook de algemene vaststelling stimuleren van de hoogst haalbare normen op het gebied van de veiligheid van de zeevaart, de efficiëntie van de scheepvaart en de preventie en bestrijding van verontreiniging van de zee door schepen, en een gelijk speelveld bevorderen. De IMO behandelt ook de bijbehorende administratieve en juridische kwesties.

Het verdrag is op 17 maart 1958 in werking getreden.

Alle lidstaten zijn partij bij het verdrag. De Unie is geen partij bij het verdrag.

Alle lidstaten zijn partij bij het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen van 1973 (Marpol), dat op 2 oktober 1983 in werking is getreden, en bij bijlage VI, die op 18 mei 2005 in werking is getreden. De Unie is geen partij bij het Marpol.

Alle lidstaten zijn partij bij het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (Solas) van 1974, dat op 25 mei 1980 in werking is getreden. De Unie is geen partij bij het Solas.

2.2. De Internationale Maritieme Organisatie

De Internationale Maritieme Organisatie (IMO) is een gespecialiseerd agentschap van de Verenigde Naties dat verantwoordelijk is voor de veiligheid en betrouwbaarheid van de scheepvaart en voor de preventie van verontreiniging van de zee door schepen. Ze bepaalt wereldwijd normen voor de veiligheid, de betrouwbaarheid en de milieuprestaties van de internationale scheepvaart. Haar belangrijkste rol is een billijk en doeltreffend regelgevingskader voor de scheepvaartsector te creëren dat wereldwijd wordt goedgekeurd en toegepast.

Elk land kan tot de IMO toetreden; alle EU-lidstaten zijn lid van de IMO. De betrekkingen tussen de EU en de IMO zijn met name gebaseerd op de in 1974 gesloten samenwerkingsregeling tussen de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie (IMCO) en de Commissie van de Europese Gemeenschappen.

De Maritieme Veiligheidscommissie (MSC) van de IMO bestaat uit alle leden van de IMO en komt minstens eenmaal per jaar samen. Ze behandelt alle onderwerpen die onder de bevoegdheid van de IMO vallen en die verband houden met hulpsystemen voor de scheepvaart, de bouw en uitrusting van vaartuigen, de veiligheid van de bemanning, regels voor het voorkomen van aanvaringen, de behandeling van gevaarlijke vracht, maritieme veiligheidsprocedures en -voorschriften, hydrografische informatie, logboeken en navigatiegegevens, onderzoek naar scheepvaartongevallen, reddingen en andere aangelegenheden die rechtstreeks verband houden met de veiligheid op zee.

De Commissie voor de bescherming van het mariene milieu (MEPC) van de IMO bestaat ook uit alle leden van de IMO en komt minstens eenmaal per jaar samen. Ze behandelt milieukwesties die onder de bevoegdheid van de IMO vallen en die verband houden met het toezicht op en de preventie van onder het Marpol vallende verontreiniging door schepen, waaronder olie, chemicaliën die in bulk worden vervoerd, afvalwater, afval en uitstoot van schepen, waaronder luchtverontreinigende stoffen en broeikasgassen. De commissie is ook bevoegd voor het beheer van ballastwater, aangroeiwerende systemen, scheepsrecycling, voorbereiding op en bestrijding van verontreiniging en de vaststelling van bijzondere gebieden en bijzonder gevoelige zeegebieden.

De Maritieme Veiligheidscommissie en de Commissie voor de bescherming van het mariene milieu van de IMO treffen beide de nodige voorzieningen om de taken uit te voeren die hun zijn toegewezen in het kader van het IMO-verdrag en door de algemene vergadering of de raad van de IMO, of de taken die hun binnen het bovengenoemde toepassingsgebied kunnen zijn toegewezen door of in het kader van een ander internationaal instrument en die door de IMO zijn goedgekeurd. Besluiten van de Maritieme Veiligheidscommissie en de Commissie voor de bescherming van het mariene milieu en van hun nevenorganen worden aangenomen door een meerderheid van de leden.

2.3. De beoogde handelingen van de Commissie voor de bescherming van het mariene milieu van de IMO

Tijdens haar 81^e zitting, van 18 tot en 22 maart 2024, moet de Commissie voor de bescherming van het mariene milieu wijzigingen vaststellen van artikel V van Protocol I bij het Marpol, bijlage VI bij het Marpol en het Verdrag voor het beheer van ballastwater.

De beoogde wijzigingen van artikel V van Protocol I bij het Marpol hebben een herziening van de meldingsprocedures voor verloren gegane containers tot doel om dubbele meldingen te voorkomen.

De beoogde wijzigingen van bijlage VI bij het Marpol met betrekking tot brandstoffen met een laag vlampunt en andere kwesties in verband met stookolie hebben tot doel een oplossing te vinden voor de eis betreffende het testen en het opnemen van vlampuntgegevens op de bunkerafleveringsbon (BDN) voor brandstoffen met een laag vlampunt, die onverenigbaar was met de recente wijzigingen van hoofdstuk II-2 van het Solas die tijdens MSC 106 zijn aangenomen. Wat betreft de wijzigingen van de toegankelijkheid van de gegevens in de IMO-databank voor het verbruik van scheepsbrandstof (IMO DCS) en de opname van gegevens over vervoerswerkzaamheden en een grotere mate van granulariteit in de IMO DCS, is het doel het gebruik van de DCS te optimaliseren ten behoeve van de beleidsvorming inzake decarbonisatie van de scheepvaart.

De beoogde wijzigingen van het Verdrag voor het beheer van ballastwater hebben tot doel het gebruik van elektronische journaals in het kader van het verdrag te bevorderen.

2.4. De beoogde handelingen van de Maritieme Veiligheidscommissie van de IMO

Tijdens haar 108^e zitting, van 15 tot en 24 mei 2024, moet de Maritieme Veiligheidscommissie wijzigingen vaststellen van de hoofdstukken II-1, II-2 en V van het Solas, de IGF-code, de ESP-code van 2011, de LSA-code, de FSS-code en sectie A-VI/1 van de STCW-code.

De beoogde wijzigingen van de hoofdstukken II-1, II-2 en V van het Solas van 1974 hebben tot doel het veilig slepen van schepen te waarborgen, de brandveiligheid van passagiersschepen, met inbegrip van roropassagiersschepen, te verhogen en de verwerking van meldingen van verloren gegane containers te vereenvoudigen.

De beoogde wijzigingen van de IGF-code hebben tot doel de veiligheid te verbeteren van schepen, met inbegrip van passagiersschepen, die aardgas als brandstof gebruiken.

De beoogde wijzigingen van de ESP-code van 2011 hebben tot doel de procedures voor de goedkeuring en certificering van bedrijven die diktemetingen van scheepsrompen uitvoeren, te verduidelijken.

De beoogde wijzigingen van de LSA-code hebben tot doel de veiligheid op zee te bevorderen door de snelheid van het strijken van reddingsvaartuigen en hulpverleningsboten voor passagiersschepen te herzien, door geschikte prestaties in het water van reddingsvesten te garanderen met het oog op de veiligheid van zeevarenden en door de veiligheidsnormen voor enkelvoudige looper-met-haaksystemen met ontkoppelingshaken in belaste toestand te verhogen.

De beoogde wijzigingen van de FSS-code hebben tot doel de brandveiligheid van passagiersschepen, en met name roropassagiersschepen, te verhogen.

De beoogde wijzigingen van sectie A-VI/1 van de STCW-code hebben tot doel een veilige werkplek voor zeevarenden te verzekeren.

3. NAMENS DE UNIE IN TE NEMEN STANDPUNT TIJDENS DE 81^E ZITTING VAN DE COMMISSIE VOOR DE BESCHERMING VAN HET MARIENE MILIEU

3.1. Wijzigingen van artikel V van Protocol I bij het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen (Marpol)

Tijdens MSC 103 was overeengekomen om in de post-biënnale agenda een output op te nemen betreffende het “opstellen van maatregelen voor de opsporing en verplichte melding van op zee verloren gegane containers die de plaatsbepaling, het volgen en het bergen van die containers kunnen verbeteren”; er werden twee sessies gepland om het punt af te ronden en de Subcommissie vervoer van goederen en containers (CCC) werd aangewezen als coördinerend orgaan.

Tijdens CCC 8 werd overeengekomen om een werkgroep voor het opstellen van maatregelen voor de opsporing en verplichte melding van op zee verloren gegane containers op te richten; die werkgroep kreeg onder meer de opdracht om, rekening houdend met de opmerkingen en besluiten van de plenaire vergadering, ontwerpwijzigingen op te stellen van artikel V van Protocol I bij het Marpol op basis van een voorstel van de EU (CCC 8/11/1).

Na bestudering van het rapport van de werkgroep werd tijdens CCC 8 overeenstemming bereikt over de ontwerpwijzigingen van artikel V van Protocol I bij het Marpol, met het oog op gelijktijdige aanneming door de MEPC.

Het standpunt van de Unie bestond erin die wijzigingen actief te steunen, omdat ze waren opgenomen in een voorstel van de EU (CCC 8/11/1 (Australië e.a.)).

Tijdens MEPC 80 werden de ontwerpwijzigingen van artikel V van Protocol I bij het Marpol goedgekeurd, na nota te hebben genomen van het feit dat tijdens MSC 107 de bijbehorende ontwerpwijzigingen van hoofdstuk V van het Solas waren goedgekeurd, met het oog op aanneming tijdens MEPC 81.

Het standpunt van de Unie bestond erin de ontwerpwijzigingen actief te steunen, onder voorbehoud van de goedkeuring van de bijbehorende ontwerpwijzigingen van hoofdstuk V van het Solas tijdens MSC 107.

De Unie moet die wijzigingen dan ook steunen omdat het belangrijk is één enkel meldingssysteem voor verloren gegane containers op te zetten, zodat dubbele meldingseisen en verwarring worden voorkomen en het risico wordt vermeden dat op zee verloren gegane containers niet worden gemeld.

3.2. Wijzigingen van bijlage VI bij het Marpol

Wat betreft wijzigingen van bijlage VI bij het Marpol met betrekking tot brandstoffen met een laag vlampunt en andere kwesties in verband met stookolie:

Tijdens MEPC 79, waar bij resolutie MEPC.362 (79) wijzigingen van bijlage VI bij het Marpol werden aangenomen teneinde vlampuntgegevens toe te voegen aan de informatie die moet worden opgenomen in de bunkerafleveringsbon (BDN), werden de betrokken lidstaten en internationale organisaties verzocht tijdens MEPC 80 voorstellen in te dienen, waarbij specifiek werd verwezen naar de vaststelling van een vrijstelling voor brandstoffen met een laag vlampunt in voorschrift 18.4 van bijlage VI bij het Marpol, om de kwestie onder output 3.7 (MEPC 79/15, punt 3.37) op te lossen.

Rekening houdend met het rapport van de werkgroep luchtverontreiniging en energie-efficiëntie werden tijdens MEPC 80 de ontwerpwijzigingen van de voorschriften 2, 14 en 18 en aanhangsel I van bijlage VI bij Marpol goedgekeurd, met het oog op aanneming tijdens MEPC 81.

Het standpunt van de Unie was die wijzigingen door te sturen naar de werkgroep luchtverontreiniging, zodat ze in detail konden worden besproken.

Het standpunt van de Unie moet erin bestaan die wijzigingen te steunen zodat een oplossing kan worden gevonden voor de eis betreffende het testen en het opnemen van vlampuntgegevens op de bunkerafleveringsbon (BDN) voor brandstoffen met een laag vlampunt, die onverenigbaar was met de recente wijzigingen van hoofdstuk II-2 van het Solas die tijdens MSC 106 zijn aangenomen.

Wat betreft de wijzigingen van bijlage VI bij het Marpol met betrekking tot de toegankelijkheid van de gegevens in de IMO-databank voor het verbruik van scheepsbrandstof (IMO DCS) en de opname van gegevens over vervoerswerkzaamheden en een grotere mate van granulariteit in de IMO DCS:

Tijdens haar 78^e zitting heeft de MEPC een specifieke werkstroom goedgekeurd voor de herziening van het IMO-systeem voor de verzameling van gegevens over het verbruik van scheepsbrandstof (DCS), waarbij de betrokken lidstaten en internationale organisaties werden verzocht concrete voorstellen in te dienen voor een toekomstige zitting van de ISWG-GHG (document MEPC 78/17, punt 7.120).

Daarop heeft de intersessionele werkgroep voor broeikasgassen (ISWG-GHG) tijdens haar 13^e zitting een in document ISWG-GHG 13/7 (Oostenrijk e.a.) ingediend voorstel tot wijziging van de IMO DCS besproken, waarbij mogelijke toekomstige wijzigingen van de GISIS-rapportagemodule van de IMO werden onderzocht, met inbegrip van aanvullende rapportageparameters en verhoogde transparantie.

Tijdens MEPC 79 werd nota genomen van het feit dat het voorstel om gegevens op te nemen over vervoerswerkzaamheden, het mogelijke gebruik van innovatieve technologieën en de mate van granulariteit van de gerapporteerde gegevens, in ruime mate werd gesteund; er werd bijgevolg opgedragen om tijdens ISWG-GHG 14 de ontwerp wijzigingen van aanhangsel IX van bijlage VI bij het Marpol verder te bestuderen op basis van bijlage 1 bij document ISWG-GHG 13/7, en de mede-indieners van document ISWG-GHG 13/7 werden verzocht te overleggen met de delegaties die hun bezorgdheid hadden geuit over het werken aan een eventueel herzien voorstel.

Tijdens ISWG-GHG 14 werd nota genomen van de verschillende bijdragen en werd verzocht om tijdens MEPC 80 nota te nemen van het feit:

1. dat de opname van gegevens over vervoerswerkzaamheden en een grotere mate van granulariteit van de gerapporteerde gegevens in de IMO DCS binnen de groep in ruime mate werden gesteund;
2. dat bezorgdheid werd geuit over diverse kwesties zoals de immaturiteit en het tijdschema van de voorgestelde wijzigingen, de tendens om het CII-mechanisme al te ingewikkeld te maken en de toegankelijkheid en transparantie van gegevens, en dat de groep niet bij machte was om die kwesties af te ronden; en
3. dat de voorstellen in de documenten ISWG-GHG 14/4, ISWG-GHG 14/4/1 en ISWG-GHG 14/4/2, alsmede de samenvoeging van de voorgestelde wijzigingen in bijlage 3 bij document MEPC 80/WP.6, moesten worden doorgestuurd naar de werkgroep luchtverontreiniging en energie-efficiëntie die naar verwachting tijdens MEPC 80 zou worden opgericht, zodat de voorstellen verder konden worden bestudeerd en afgerond, rekening houdend met de opmerkingen tijdens die zitting.

De groep merkte op dat deze kwestie niet opnieuw aan bod zal komen tijdens ISWG-GHG 15 en dat nadere documenten moeten worden voorgelegd tijdens MEPC 80.

Tijdens MEPC 80 werd de werkgroep luchtverontreiniging en energie-efficiëntie opgericht om onder meer de voorgestelde wijzigingen te bespreken van bijlage VI bij het Marpol met betrekking tot de herziening van de IMO DCS, op basis van bijlage 3 bij document MEPC 80/WP.6, met de bedoeling de ontwerpwijzigingen van bijlage VI bij het Marpol tijdens die zitting af te ronden.

Tijdens MEPC 80 werden de ontwerpwijzigingen van bijlage VI bij het Marpol goedgekeurd, met het oog op aanneming tijdens MEPC 81.

Het standpunt van de Unie moet erin bestaan die wijzigingen te steunen omdat ze het gebruik van de DCS optimaliseren ten behoeve van de beleidsvorming inzake de decarbonisatie van de scheepvaart en een compromis vormen tussen de ruimere toegang tot de gegevens in de IMO DCS en de controle daarop door het IMO-secretariaat. Enerzijds krijgen analytische adviesbureaus en onderzoeksinstellingen na goedkeuring van het IMO-secretariaat toegang tot de gegevens in de DCS; anderzijds krijgen maatschappijen de mogelijkheid om de DCS-gegevens over hun schepen op vrijwillige basis bekend te maken aan het grote publiek.

3.3. Wijzigingen van het Verdrag voor het beheer van ballastwater

Tijdens MEPC 80 is de werkgroep voor de evaluatie van het Verdrag voor het beheer van ballastwater opgericht. De werkgroep kreeg onder meer de opdracht om de voorgestelde richtsnoeren voor het gebruik van elektronische journaals in het kader van het Verdrag voor het beheer van ballastwater (BWM-verdrag), die zijn opgenomen in de bijlage bij document MEPC 79/4/10, te bestuderen en de commissie dienovereenkomstig te adviseren, en, afhankelijk van het resultaat van de overweging van de voorgestelde richtsnoeren voor het gebruik van elektronische journaals in het kader van het BWM-verdrag, de voorgestelde resulterende wijzigingen van het BWM-verdrag in document MEPC 79/4/9 te bestuderen en de commissie dienovereenkomstig te adviseren.

De werkgroep legde de laatste hand aan de ontwerprichtsnoeren voor het gebruik van elektronische journaals in het kader van het BWM-verdrag en verzocht de MEPC de ontwerpresolutie over richtsnoeren voor het gebruik van elektronische journaals in het kader van het BWM-verdrag aan te nemen tijdens haar 80^e zitting. Samen met de afronding van de ontwerprichtsnoeren heeft de groep ook een aantal problemen met de voorgestelde resulterende wijzigingen van de voorschriften A-1 en B-2 van het verdrag behandeld met betrekking tot bestaande elektronische journaals die mogelijk niet in overeenstemming met de richtsnoeren zijn en de verificatie van aantekeningen door de kapitein.

Vervolgens zijn tijdens MEPC 80 de ontwerp wijzigingen van de voorschriften A-1 en B-2 van het BWM-verdrag met betrekking tot het gebruik van elektronische journaals in het kader van het verdrag bestudeerd en goedgekeurd, met het oog op aanneming tijdens MEPC 81.

Het standpunt van de Unie moet erin bestaan die wijzigingen te steunen omdat ze een stap in de richting van digitalisering betekenen door in het kader van het BWM-verdrag elektronische journaals bij te houden.

4. NAMENS DE UNIE IN TE NEMEN STANDPUNT TIJDENS DE 108^E ZITTING VAN DE MARITIEME VEILIGHEIDSCOMMISSIE

4.1. Wijzigingen van de hoofdstukken II-1, II-2 en V van het Internationaal Verdrag voor de veiligheid van mensenlevens op zee (Solas) van 1974

Wat betreft de wijzigingen van hoofdstuk II-1 van het Solas van 1974:

Tijdens MSC 103 werd overeengekomen een nieuwe output voor het “opstellen van wijzigingen van Solas-voorschrift II-1/3-4 teneinde eisen voor noodsleepvoorzieningen voor

tankschepen toe te passen op andere scheepstypen” toe te vertrouwen aan de Subcommissie voor het ontwerp en de bouw van schepen (SDC), met 2023 als streefjaar voor afronding.

Tijdens SDC 8 heeft de Unie, samen met Australië, Canada, Marokko, Nieuw-Zeeland en Vanuatu, ter ondersteuning van dat agendapunt document SDC 8/12/1 ingediend, waarin wordt voorgesteld het toepassingsgebied van Solas-voorschrift II-1/3-4, punt 1 (dat momenteel alleen van toepassing is op tankschepen met een draagvermogen van 20 000 ton of meer), uit te breiden tot alle nieuwe schepen van 20 000 brutoton en meer die geen tankschepen zijn. Anderzijds stelde China (SDC 8/12) een wijziging van Solas-voorschrift II-1/3-4 voor die van toepassing is op andere schepen van meer dan 150 000 brutoton die geen tankschepen zijn.

De voorzitter wees erop dat de twee voorstellen onder dit agendapunt te veel verschillen. Wegens tijdgebrek kon de bespreking het best worden uitgesteld tot SDC 9.

Tijdens SDC 9 werd de deskundigengroep voor de toepassing van noodsleepvoorzieningen voor tankschepen op andere scheepstypen opgericht; die groep kreeg de opdracht om, op basis van document SDC 8/12/1 en rekening houdend met de opmerkingen en besluiten van de plenaire vergadering, de laatste hand te leggen aan de ontwerpwijzigingen van Solas-voorschrift II-1/3-4. Na de bespreking en gezien het feit dat het voorstel in document SDC 8/12/1 door een grote meerderheid werd gesteund, stemde de subcommissie in met een drempelwaarde van 20 000 brutoton en meer voor nieuwe schepen waarvoor noodsleepvoorzieningen vereist zijn. De subcommissie verzocht de MSC om de ontwerpwijzigingen van Solas-voorschrift II-1/3-4 goed te keuren tijdens haar 107^e zitting, met het oog op latere aanneming (SDC 9/16, bijlage 9).

Het standpunt van de Unie bestond erin steun te verlenen aan de door de Unie voorgestelde wijzigingen van Solas-voorschrift II-1/3-4 tot uitbreiding van het toepassingsgebied van Solas-voorschrift II-1/3-4, punt 1 (dat momenteel alleen van toepassing is op tankschepen met een draagvermogen van minstens 20 000 ton), tot alle nieuwe schepen van 20 000 brutoton en meer die geen tankschepen zijn.

Tijdens MSC 107 werden ontwerpwijzigingen van Solas-voorschrift II-1/3-4 goedgekeurd met betrekking tot nieuwe eisen volgens welke alle nieuwe schepen van 20 000 brutoton en meer die geen tankschepen zijn, moeten worden uitgerust met noodsleepvoorzieningen, met het oog op aanneming tijdens MSC 108.

Het standpunt van de Unie moet erin bestaan die wijzigingen te steunen teneinde de veiligheid aanzienlijk te verhogen en te waarborgen dat alle nieuwe schepen, met name passagiersschepen, van 20 000 brutoton en meer die geen tankschepen zijn, in noodgevallen veilig kunnen worden gesleept.

Wat betreft de wijzigingen van hoofdstuk II-2 van het Solas van 1974 inzake brandveiligheid, met name aan boord van passagiersschepen, en meer in het bijzonder:

Voorkoming van brand en explosie — voorschrift 4:

De ontwerpwijzigingen van hoofdstuk II-2 van het Solas met betrekking tot leveranciers van brandstofolie die zich niet aan de eisen inzake het vlampunt houden, maatregelen tegen leveranciers van brandstofolie van wie is vastgesteld dat zij brandstofolie leveren die niet aan de minimeisen inzake het vlampunt voldoet en het documenteren van het vlampunt van de geleverde brandstofpartij bij het bunkeren, werden goedgekeurd tijdens MSC 105 en aangenomen tijdens MSC 106.

Tijdens MSC 105 werden ook het bijgewerkte actieplan en de oprichting van de correspondentiegroep voor de opstelling van nadere maatregelen ter verbetering van de

veiligheid van schepen in verband met het gebruik van stookolie goedgekeurd; de correspondentiegroep moet rapporteren tijdens MSC 107 en verdergaan met de opstelling van ontwerprijdsnoeren voor schepen om situaties aan te pakken waarin indicatieve testresultaten erop wijzen dat de geleverde brandstofolie mogelijk niet aan de eisen inzake het vlampunt voldoet.

De correspondentiegroep stemde ermee in om op basis van bijlage 3 bij MSC 107/6 door te gaan met de opstelling van een algemeen Solas-voorschrift waarin wordt bepaald dat de veiligheid van schepen niet in gevaar mag worden gebracht door brandstofolie, vergelijkbaar met voorschrift 18.3.1.1.3 van bijlage VI bij het Marpol. De groep besprak ook de tijdens de plenaire vergadering geuite bezorgdheid over de verwoording “schadelijk voor personeel”. Na te hebben opgemerkt dat de woorden “schadelijk voor personeel” in bijlage VI bij het Marpol worden gebruikt, kwam de groep overeen dezelfde woorden te gebruiken in de ontwerprijzeringen van het Solas. Ten slotte stemde de groep in met het ontwerp van het nieuwe Solas-voorschrift II-2/4.2.1.9, zoals beschreven in bijlage 3 bij MSC 107/WP.10, met het oog op de goedkeuring en de daaropvolgende aanneming door de commissie.

Tijdens MSC 107 werden ontwerprijzeringen van Solas-voorschrift II-2/4 goedgekeurd met betrekking tot andere parameters voor brandstofolie dan het vlampunt, met het oog op aanneming tijdens MSC 108.

Het standpunt van de Unie tijdens MSC 107 bestond erin de werkzaamheden verder te bespreken in een werkgroep, omdat de correspondentiegroep die werkzaamheden niet had afgerond.

Het standpunt van de Unie moet erin bestaan die rijzeringen te steunen omdat ze de veiligheid van het gebruik van brandstofolie, met name aan boord van passagiersschepen, zullen verhogen.

Brandbestrijding en bijzondere vereisten — voorschriften 7, 9, 20 en 23:

Tijdens MSC 97 werd ingestemd met de nieuwe output met betrekking tot branden op rorodekken van passagiersschepen die door de EU was voorgesteld op basis van een studie van ongevallen op roropassagiersschepen, waarbij 14 gebieden voor mogelijke maatregelen ter verbetering en rijziging van de instrumenten werden vastgesteld.

Tijdens de 6^e zitting van de Subcommissie scheepssystemen en -uitrusting (SSE) werd de laatste hand gelegd aan het ontwerp van tussentijdse rijdsnoeren waarin verscheidene voorstellen waren opgenomen die het rechtstreekse resultaat waren van de twee FIRESAFE-studies. Daarnaast werd tijdens SSE 6 goede vooruitgang geboekt met de opstelling van ontwerprijzeringen van de herziene rijdsnoeren voor het onderhoud en de inspectie van brandbeveiligingssystemen en -middelen (MSC.1/Circ.1432).

Verder werden tijdens SSE 8 de ontwerprijzeringen van hoofdstuk II-2 van het Solas en de FSS-code voor nieuwe en bestaande roropassagiersschepen uitgewerkt en werd de correspondentiegroep brandbeveiliging opnieuw ingesteld met de in punt 6.26 van document SSE 8/20 beschreven taakomschrijving om de werkzaamheden tussen de zittingen verder te zetten; de groep kreeg de opdracht om tijdens deze zitting een rapport in te dienen.

Tijdens SSE 9 werd ingestemd met de ontwerprijzeringen van hoofdstuk II-2 van het Solas met betrekking tot de brandveiligheid aan boord van roropassagiersschepen, zoals beschreven in bijlage 5 bij SSE 9/20, met het oog op goedkeuring tijdens MSC 107 en de daaropvolgende aanneming tijdens MSC 108.

Tijdens SSE 9 werd ook opgemerkt dat de groep rekening had gehouden met branddetectie in controlestations en op afstand gelegen dienstruimten aan boord van vrachtschepen en werd

overeengekomen dat de woorden “permanent bemand centraal controlestation”, zoals voorgesteld in het rapport van de correspondentiegroep (SSE 9/6), moest worden vervangen door de woorden “alle controlestations en ladingcontrolekamers”. Vervolgens stemde de subcommissie in met de ontwerpwijzigingen van voorschrift II-2/7.5.5 van het Solas, zoals beschreven in bijlage 5 bij SSE 9/20, met het oog op goedkeuring tijdens MSC 107 en de daaropvolgende aanneming tijdens MSC 108.

Het standpunt van de Unie tijdens SSE 9 bestond erin het rapport van de correspondentiegroep brandbeveiliging (SSE 9/6) in het algemeen te steunen en voor te stellen dat dit document en document SSE 9/6/1 (Japan) werden doorgestuurd naar de werkgroep brandbeveiliging voor verdere gedetailleerde besprekingen met het oog op de afronding van de wijzigingen van hoofdstuk II-2 van het Solas en de FSS-code tijdens die zitting.

Tijdens MSC 107 werden ontwerpwijzigingen van hoofdstuk II-2 van het Solas met betrekking tot de brandveiligheid van roropassagiersschepen goedgekeurd, zoals beschreven in punt 14.16.2 van het verslag van MSC 107 (MSC 107/20) en bijlage 33 bij MSC 107/20/Add. 1, met het oog op aanneming tijdens MSC 108.

Het standpunt van de Unie tijdens MSC 107 bestond erin de ontwerpwijziging van hoofdstuk II-2 van het Solas te steunen, weliswaar rekening houdend met de door Japan voorgestelde wijzigingen (MSC 107/14/4).

Het standpunt van de Unie moet erin bestaan die wijzigingen te steunen omdat ze aanzienlijke voordelen zullen opleveren voor de veiligheid van mensenlevens op zee doordat de normen voor de brandveiligheid van passagiersschepen, en met name roropassagiersschepen, worden aangescherpt.

Wat betreft de wijzigingen van hoofdstuk V van het Solas van 1974 inzake veiligheid van de navigatie — voorschriften 31 en 32:

Tijdens MSC 103 was overeengekomen om in de post-biënnale agenda een output op te nemen betreffende het “opstellen van maatregelen voor de opsporing en verplichte melding van op zee verloren gegane containers die de plaatsbepaling, het volgen en het bergen van die containers kunnen verbeteren”; er werden twee sessies gepland om het punt af te ronden en de Subcommissie vervoer van goederen en containers (CCC) werd aangewezen als coördinerend orgaan.

Tijdens CCC 8 werd overeengekomen om een werkgroep voor het opstellen van maatregelen voor de opsporing en verplichte melding van op zee verloren gegane containers op te richten; die werkgroep kreeg onder meer de opdracht om, rekening houdend met de opmerkingen en besluiten van de plenaire vergadering, ontwerpwijzigingen op te stellen van hoofdstuk V van het Solas op basis van een voorstel van de EU (CCC 8/11/1).

Tijdens CCC 8 werd de laatste hand gelegd aan en overeenstemming bereikt over de ontwerpwijzigingen van hoofdstuk V van het Solas zoals beschreven in bijlage 7 bij CCC 8/18, met het oog op indiening ter goedkeuring en aanneming tijdens MSC 107. De subcommissie onderschreef ook het standpunt van de werkgroep dat de ontwerpwijzigingen op 1 januari 2026 in werking moeten treden, op voorwaarde dat de wijzigingen vóór 1 juli 2024 worden aangenomen in overeenstemming met de tussentijdse ad-hocwijzigingscyclus die is overeengekomen tijdens MSC 104 (CCC 8/WP.5, punt 18).

Het standpunt van de Unie tijdens CCC 8 bestond erin het voorstel in CCC 8/11/1 (Australië e.a.) actief te steunen en voor te stellen dat het, samen met de documenten CCC 8/INF.7 (Nederland) en CCC 8/INF.9 (Frankrijk), naar de werkgroep voor de opstelling van

maatregelen met betrekking tot de opsporing en verplichte melding van op zee verloren gegane containers werd doorgestuurd voor een technische bespreking.

Tijdens MSC 107 werden ontwerpwijzigingen van hoofdstuk V van het Solas goedgekeurd met betrekking tot de melding van verloren gegane containers, met het oog op aanneming tijdens MSC 108.

De Unie moet die wijzigingen steunen omdat de verwerking van meldingen van verloren gegane containers zal worden vereenvoudigd om aan de wettelijke verplichtingen te kunnen voldoen, omdat wordt voorzien in een rapportageverplichting van de vlaggenstaat aan de IMO, omdat de veiligheid van de scheepvaart wordt verhoogd en omdat verontreiniging wordt voorkomen.

4.2. Wijzigingen van de Internationale Veiligheidscode voor schepen die gasen of andere brandstoffen met een laag vlampunt gebruiken (IGF-code)

Tijdens CCC 8 werd overeengekomen een werkgroep voor wijzigingen van de IGF-code en voor de herziening van de Internationale Code voor de bouw en uitrusting van schepen die vloeibaar gas in bulk vervoeren (IGC-code) op te richten; de werkgroep kreeg de opdracht om, rekening houdend met de opmerkingen en besluiten van de plenaire vergadering, de laatste hand te leggen aan verschillende ontwerpwijzigingen van de IGF-code.

Tijdens CCC 8 werd ingestemd met de ontwerpwijzigingen van de IGF-code zoals beschreven in bijlage 3 bij CCC 8/18, met het oog op indiening ter goedkeuring en aanneming tijdens MSC 107. In dat verband heeft de subcommissie de aanbeveling van de werkgroep onderschreven om een MSC-circulaire uit te brengen over de vroegtijdige uitvoering van de ontwerpwijzigingen van de punten 4.2.2 en 8.4.1 tot en met 8.4.3 van de IGF-code, onder voorbehoud van goedkeuring tijdens MSC 108 (CCC 8/WP.4, punt 14).

Het standpunt van de Unie tijdens CCC 8 bestond erin de oprichting te steunen van een werkgroep die de laatste hand legt aan de wijzigingen van de IGF-code, zoals beschreven in het rapport van de correspondentiegroep (CCC 8/3), en die de documenten CCC 8/3/1-3 (IACS) en CCC 8/3/4 (Republiek Korea) bestudeert, en van een werkgroep voor de opstelling van veiligheidsbepalingen voor nieuwe alternatieve brandstoffen, met name om de laatste hand te leggen aan het ontwerp van tussentijdse richtsnoeren voor schepen die vloeibaar gas als brandstof gebruiken en om het ontwerp van tussentijdse richtsnoeren voor schepen die waterstof als brandstof gebruiken verder uit te werken.

Tijdens MSC 107 werden de ontwerpwijzigingen van de IGF-code goedgekeurd met het oog op aanneming tijdens MSC 108, evenals een MSC-circulaire over de vroegtijdige uitvoering van de ontwerpwijzigingen van de punten 4.2.2 en 8.4.1 tot en met 8.4.3 van de IGF-code.

De Unie moet die wijzigingen steunen omdat ze de veiligheid zullen verbeteren van schepen, met inbegrip van passagiersschepen, die aardgas als brandstof gebruiken.

4.3. Wijzigingen van de Internationale Code voor het uitgebreide inspectieprogramma bij inspecties van bulkschepen en olietankschepen (ESP-code) van 2011

Tijdens MSC 106 waren wijzigingen aangenomen van de delen A en B van de bijlagen A en B van de ESP-code van 2011, die tijdens SDC 8 waren opgesteld overeenkomstig de tijdens MSC 92 overeengekomen procedure voor regelmatige actualisering van de code, waarbij regelmatige actualisering van de ESP-code van 2011 zijn vrijgesteld van de vierjarige cyclus voor de inwerkingtreding van wijzigingen van het Solas (MSC 92/26, punt 13.31). De wijzigingen moeten worden geacht te zijn aanvaard op 1 januari 2024 en moeten in werking treden op 1 juli 2024.

Tijdens SDC 9 werd document SDC 9/6 (China) bestudeerd, waarin wordt voorgesteld de procedures te wijzigen voor de goedkeuring en certificering van bedrijven die diktemetingen van scheepsrompen uitvoeren, zodat overheden het recht kunnen uitoefenen om bedrijven te controleren die diktemetingen van scheepsrompen uitvoeren. Na overweging heeft de subcommissie ingestemd met het ontwerp van een MSC-resolutie betreffende wijzigingen van de Internationale Code voor het uitgebreide inspectieprogramma bij inspecties van bulkschepen en olietankschepen (ESP-code) van 2011, zoals beschreven in bijlage 3 bij SDC 9/16, die tijdens MSC 107 ter goedkeuring en aanneming moet worden voorgelegd.

Het standpunt van de Unie tijdens SDC 9 bestond erin het voorstel te steunen.

Tijdens MEPC 107 werden de ontwerpwijzigingen van de ESP-code van 2011 goedgekeurd, met het oog op aanneming tijdens MSC 108.

Het standpunt van de Unie tijdens MSC 107 bestond erin het voorstel te steunen.

De Unie moet derhalve die wijzigingen steunen omdat ze de procedures voor de goedkeuring en certificering van bedrijven die diktemetingen van scheepsrompen uitvoeren zullen verduidelijken die zijn opgenomen in de bijlagen bij de wijzigingen uit 2019 van de ESP-code van 2011, waarbij wordt verwezen naar de administratie in plaats van naar een door de administratie erkende organisatie.

4.4. Wijziging van de Internationale Code voor reddingsmiddelen (LSA-code)

Wat betreft de wijzigingen van de minimum- en maximumsnelheid voor het strijken van reddingsvaartuigen en hulpverleningsboten (punten 6.1.2.8 en 6.1.2.10 van de LSA-code):

Tijdens MSC 99 werd document MSC 99/20/2 (Japan) bestudeerd en werd ermee ingestemd om in de post-biënnale agenda een output op te nemen betreffende de “opstelling van wijzigingen van de LSA-code teneinde de snelheid van het strijken van reddingsvaartuigen en hulpverleningsboten voor vrachtschepen te herzien”; er werden twee sessies gepland om het punt af te ronden en de Subcommissie scheepssystemen en -uitrusting werd als coördinerend orgaan aangewezen (MSC 99/22, punten 20.14 tot en met 20.18). De commissie stemde er ook mee in dat de op te stellen wijzigingen van toepassing moeten zijn op alle vrachtschepen die onder hoofdstuk III van het Solas vallen en op alle tewaterlatingsmiddelen waarbij lopers en lieren worden gebruikt, en dat het te wijzigen instrument punt 6.1.2.8 van de LSA-code was.

Na eraan te hebben herinnerd dat de output uitsluitend beperkt was tot wijzigingen voor vrachtschepen, werd tijdens SSE 9 nota genomen van de conclusie van de LSA-werkgroep dat het ontwerp van herziene vereisten voor de minimumsnelheid voor het strijken van reddingsvaartuigen en hulpverleningsboten geen gevolgen zou hebben voor passagiersschepen, waarvoor de hoogte van de kop van de davit al is beperkt overeenkomstig Solas-voorschrift III/24. De subcommissie verzocht tijdens MSC 107 derhalve de toepassing van de bovengenoemde ontwerpwijzigingen van hoofdstuk VI van de LSA-code voor de herziene punten 6.1.2.8 en 6.1.2.10 uit te breiden tot passagiersschepen, zodat ook de maximumsnelheid voor het strijken van toepassing zou zijn, en merkte daarbij op dat de groep de ontwerpwijzigingen zo had opgesteld dat ze op zowel vracht- als passagiersschepen van toepassing zouden zijn.

Vervolgens stemde de subcommissie in met het ontwerp van een MSC-resolutie betreffende wijzigingen van de LSA-code inzake de minimum- en maximumsnelheid voor het strijken reddingsvaartuigen en hulpverleningsboten en inzake het controle- en monitoringblad en het registratieformaat, zoals beschreven in bijlage 4 bij SSE 9/20, met het oog op goedkeuring tijdens MSC 107 en de daaropvolgende aanneming tijdens MSC 108.

Tijdens MSC 107 werd ingestemd met een aanpassing van de ontwerpwijzigingen van punt 6.1.2.10 van de LSA-code, zoals voorgesteld in document MSC 107/14/5, en werden de ontwerpwijzigingen van de punten 6.1.2.8 en 6.1.2.10 van de LSA-code goedgekeurd met het oog op aanneming tijdens MSC 108.

Het standpunt van de Unie tijdens MSC 107 bestond erin dat besluit te steunen omdat het de veiligheid aan boord van passagiersschepen zal verhogen.

Het standpunt van de Unie moet erin bestaan de wijzigingen te steunen omdat ze de veiligheid op zee bevorderen door een herziening van de snelheid voor het strijken van reddingsvaartuigen en hulpverleningsboten voor passagiersschepen.

Wat betreft de wijzigingen van de prestaties in het water van reddingsvesten (punt 2.2.1.6.2 van de LSA-code):

Tijdens MSC 101 werd in de post-biënnale agenda van de commissie een output opgenomen betreffende de “opstelling van wijzigingen van de LSA-code en resolutie MSC.81 (70) teneinde de prestaties in het water van Solas-reddingsvesten aan te pakken”, met als doel de prestaties in het water van reddingsvesten te verbeteren en de risico's te beperken in het geval zeevarenden in het water terechtkomen; er werden twee sessies gepland om het punt af te ronden en de subcommissie werd als coördinerend orgaan aangewezen.

Tijdens SSE 9 werd ingestemd in met de ontwerpwijzigingen van hoofdstuk II van de LSA-code, zoals beschreven in bijlage 4 bij SSE 9/20, met het oog op goedkeuring tijdens MSC 107 en de daaropvolgende aanneming tijdens MSC 108.

Het standpunt van de Unie tijdens SSE 9 bestond erin te steunen dat de desbetreffende delen van SSE 9/3 (bijlagen 2 en 3 bij het rapport van de correspondentiegroep voor de LSA-code) en de onder dat agendapunt ingediende documenten aan de LSA-werkgroep werden doorgestuurd voor een gedetailleerde analyse met het oog op afronding tijdens deze zitting.

Tijdens MSC 107 werden de ontwerpwijzigingen van hoofdstuk II van de LSA-code betreffende de prestaties in het water van reddingsvesten, goedgekeurd met het oog op aanneming tijdens MSC 108.

Het standpunt van de Unie bestond erin te steunen dat de desbetreffende delen van SSE 9/3 (bijlagen 2 en 3 bij het rapport van de correspondentiegroep voor de LSA-code) en de onder dat agendapunt ingediende documenten aan de LSA-werkgroep werden doorgestuurd voor een gedetailleerde analyse met het oog op afronding tijdens deze zitting.

Het standpunt van de Unie moet erin bestaan de wijzigingen te steunen omdat ze de veiligheid op zee bevorderen door passende prestaties in het water van reddingsvesten te garanderen met het oog op de veiligheid van zeevarenden.

Wat betreft de wijzigingen inzake enkelvoudige looper-met-haaksystemen voor reddingsboten (punten 4.4.7.6.8 en 4.4.7.6.17 van de LSA-code)

Tijdens MSC 99 werd document MSC 99/20/2 (Japan) bestudeerd en werd ermee ingestemd om in de post-biënnale agenda een output op te nemen betreffende de “opstelling van wijzigingen van de LSA-code teneinde de snelheid van het strijken van reddingsvaartuigen en hulpverleningsboten voor vrachtschepen te herzien”; er werden twee sessies gepland om het punt af te ronden en de Subcommissie scheepssystemen en -uitrusting werd als coördinerend orgaan aangewezen (MSC 99/22, punten 20.14 tot en met 20.18).

Tijdens SSE 7 werden de ontwerpwijzigingen van punt 4.4.7.6.17 van de LSA-code bestudeerd met betrekking tot enkelvoudige looper-met-haaksystemen die in belaste toestand

kunnen worden ontkoppeld, en werd in principe ingestemd met de ontwerpwijzigingen (SSE 7/WP.3, bijlage 5).

Tijdens MSC 106 werd bij de overweging van document MSC 106/11/1 (Bahama's e.a.) een onvoorzien gevolg van de voorgestelde schrapping van punt 4.4.7.6.8 met betrekking tot onbelaste haken vastgesteld en werd overeengekomen dat de kwestie verder moest worden besproken tijdens SSE 9. Daarnaast werd het toepassingsgebied van de output door de commissie opnieuw gedefinieerd door er andere alinea's van punt 4.4.7.6 van de LSA-code in op te nemen, zodat de nodige duidelijkheid werd verschaft voor een consistente toepassing van de vereisten, en door de naam te veranderen in "wijzigingen van de LSA-code met betrekking tot enkelvoudige looper-met-haaksystemen die in belaste toestand kunnen worden ontkoppeld".

Tijdens SSE 9 werd ingestemd met de ontwerpwijzigingen van de punten 4.4.7.6.8 en 4.4.7.6.17 (waarmee al werd ingestemd tijdens SSE 7) van hoofdstuk IV van de LSA-code met betrekking tot enkelvoudige looper-met-haaksystemen, zoals beschreven in bijlage 4 bij SSE 9/20, met het oog op goedkeuring tijdens MSC 107 en de daaropvolgende aanneming tijdens MSC 108. In dat verband stemde de subcommissie ermee in dat vaste haken met een verende beveiliging aan de kant van de opening moeten worden geacht te voldoen aan de vereisten van punt 4.4.7.6.8 van de LSA-code, zoals gewijzigd, als die beveiliging automatisch terugspringt.

Het standpunt van de Unie tijdens SSE 9 bestond erin de desbetreffende documenten verder te bespreken in de werkgroep.

Tijdens MSC 107 werden de ontwerpwijzigingen van de punten 4.4.7.6.8 en 4.4.7.6.17 van de LSA-code met betrekking tot enkelvoudige looper-met-haaksystemen goedgekeurd, met het oog op aanneming tijdens MSC 108.

Het standpunt van de Unie bestond erin de wijzigingen te steunen.

Het standpunt van de Unie moet erin bestaan de wijzigingen in de LSA-code te steunen omdat ze de veiligheid op zee bevorderen door de veiligheidsnormen voor enkelvoudige looper-met-haaksystemen met ontkoppelingshaken in belaste toestand te verstrengen door de vrijstellingen in punt 4.4.7.6.17 te schrappen.

4.5. Wijzigingen van de Internationale Code voor brandveiligheidssystemen (FSS-code)

Tijdens MSC 97 werd ingestemd met de nieuwe output betreffende branden op rorodekken van passagiersschepen, die door de EU was voorgesteld op basis van een studie van ongevallen op roropassagiersschepen, waarbij 14 gebieden voor mogelijke maatregelen ter verbetering en wijziging van de instrumenten werden vastgesteld.

Tijdens SSE 6 werd de laatste hand gelegd aan het ontwerp van tussentijdse richtsnoeren waarin verscheidene voorstellen zijn opgenomen die het rechtstreekse resultaat waren van de twee FIRESAFE-studies. Daarnaast werd tijdens SSE 6 goede vooruitgang geboekt met de opstelling van ontwerpwijzigingen van de herziene richtsnoeren voor het onderhoud en de inspectie van brandbeveiligingssystemen en -middelen (MSC.1/Circ.1432). Uiteindelijk werden de tussentijdse richtsnoeren goedgekeurd tijdens MSC 101.

Tijdens SSE 7 werden de ontwerpwijzigingen van de hoofdstukken 7 en 9 van de FSS-code in beginsel goedgekeurd, rekening houdend met het feit dat de correspondentiegroep de kwestie van de aanvullende eisen voor lineaire warmtedetectiesystemen in de FSS-code verder zou bestuderen.

Tijdens SSE 8 werden de ontwerpwijzigingen van hoofdstuk II-2 van het Solas en van de FSS-code voor nieuwe en bestaande roropassagiersschepen verder uitgewerkt en werd de correspondentiegroep brandbeveiliging opnieuw opgericht met de in punt 6.26 van document SSE 8/20 beschreven taakomschrijving om de werkzaamheden tussen de zittingen verder te zetten; de groep kreeg de opdracht om tijdens deze zitting een rapport in te dienen.

Tijdens SSE 9 werd ingestemd met de ontwerpwijzigingen van de FSS-code, zoals beschreven in bijlage 6 bij SSE 9/20, met het oog op goedkeuring tijdens MSC 107 en de daaropvolgende aanneming tijdens MSC 108, samen met de aanneming van de bijbehorende wijzigingen van het Solas.

Het standpunt van de Unie tijdens SSE 9 bestond erin het rapport van de correspondentiegroep brandbeveiliging (SSE 9/6) in het algemeen te steunen en voor te stellen dat dit document en document SSE 9/6/1 (Japan) werden doorgestuurd naar de werkgroep brandbeveiliging voor verdere gedetailleerde bespreking met het oog op de afronding van de wijzigingen van hoofdstuk II-2 van het Solas en de FSS-code tijdens deze zitting.

Tijdens MSC 107 werden de ontwerpwijzigingen van de FSS-code betreffende de brandveiligheid van roropassagiersschepen goedgekeurd met het oog op aanneming tijdens MSC 108, samen met de bijbehorende ontwerpwijzigingen van het Solas.

Het standpunt van de Unie bestond erin die wijzigingen te steunen.

Het standpunt van de Unie moet erin bestaan die wijzigingen te steunen omdat ze aanzienlijke voordelen zullen opleveren voor de veiligheid van mensenlevens op zee doordat de brandveiligheid van passagiersschepen, en met name roropassagiersschepen, wordt verhoogd.

4.6. Wijzigingen de Code inzake opleiding, diplomering en wachtdienst voor zeevarenden (STCW-code)

Tijdens MSC 105 werd bevestigd dat de gezamenlijke tripartiete werkgroep van de IAO en de IMO (JTWG) moet overwegen om binnen haar nieuwe taakomschrijving (MSC 105/20, punt 16.14.1) opleidingsbepalingen op te stellen voor de aanpak van pesten en intimidatie in de zeevaart, met inbegrip van seksueel geweld en seksuele intimidatie; daarnaast werd de subcommissie menselijke factor, opleiding en wachtdienst (HTW) opgedragen om voorrang te geven aan de opstelling en voltooiing van STCW-opleidingsbepalingen voor de aanpak van pesten en intimidatie in de zeevaart, met inbegrip van seksueel geweld en seksuele intimidatie, als onderdeel van de nieuwe output betreffende de “alomvattende herziening van het STCW-verdrag en de STCW-code van 1978”, rekening houdend met de werkzaamheden die samen met de JTWG moeten worden verricht.

Tijdens HTW 9 werd ingestemd met de ontwerpwijzigingen van tabel A-VI/1-4 van de STCW-code met het oog het voorkomen van en reageren op pesten en intimidatie, met inbegrip van seksueel geweld en seksuele intimidatie, zoals beschreven in bijlage 7 bij HTW 9/15, met de bedoeling ze tijdens MSC 107 goed te keuren en tijdens MSC 108 aan te nemen. De subcommissie was het er ook over eens dat de ontwerpwijzigingen door de JTWG moesten worden bestudeerd en ter afronding worden teruggestuurd naar HTW 10, voordat ze door de commissie werden aangenomen.

Het standpunt van de Unie tijdens HTW 9 bestond erin de inhoud van de documenten HTW 9/7/1 (Verenigde Staten) en HTW 9/7/8 (Bahama's e.a.) te steunen, rekening houdend met HTW 9/7/5 (Republiek Korea), en te bevestigen dat het belangrijk is dat het probleem van intimidatie en psychologische veiligheid wordt aangepakt; daarbij werd er ook op gewezen dat overeenkomstig MSC 105 de drie documenten met voorrang moesten worden besproken in de werkgroep voordat een algemene evaluatie werd overwogen.

Tijdens MSC 107 werden de ontwerpwijzigingen van tabel A-VI/1-4 van de STCW-code met het oog op het voorkomen van en reageren op pesten en intimidatie, met inbegrip van seksueel geweld en seksuele intimidatie, goedgekeurd met het oog op aanneming tijdens MSC 108. In dat verband nam de commissie nota van de afspraak tijdens HTW 9 om de bovengenoemde ontwerpwijzigingen ook door te verwijzen naar de tweede vergadering van de gezamenlijke tripartiete werkgroep van de IAO en de IMO voor de vaststelling en de aanpak van problemen van zeevarenden en de menselijke factor (JTWG), ter overweging en advies tijdens MSC 108, voordat ze tijdens die zitting worden aangenomen.

Het standpunt van de Unie bestond erin de ontwerpwijzigingen te steunen.

Het standpunt van de Unie moet erin bestaan die wijzigingen te steunen omdat ze een veilige werkplek voor zeevarenden zullen verzekeren door in deel A-VI/1 “verplichte minimumeisen inzake de bekendheid met de materie, basisopleiding en instructie op het gebied van veiligheid voor alle zeevarenden” een nieuwe vaardigheid op te nemen betreffende het “bijdragen tot de preventie van en de reactie op pesten en intimidatie, met inbegrip van seksueel geweld en seksuele intimidatie”.

5. DESBETREFFENDE EU-WETGEVING EN EU-BEVOEGDHEID

5.1. Wijzigingen van artikel V van Protocol I bij het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen (Marpol)

Bij Richtlijn 2002/59/EG¹, zoals gewijzigd, is een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart ingesteld. Volgens artikel 17 moeten de lidstaten alle passende maatregelen nemen opdat de kapiteins van de schepen die in hun opsporings- en reddingsgebied/exclusieve economische zone of soortgelijk gebied varen, aan het voor dat geografische gebied verantwoordelijke kuststation onmiddellijk melding maken van: “*d) iedere vlek van verontreinigende stoffen, in zee drijvende containers of stukgoederen die worden waargenomen*”. De bedoeling is de verantwoordelijke autoriteiten (de getroffen kuststaten) op de hoogte te brengen zodat zij tijdig maatregelen kunnen treffen. Daarom bestaat er op EU-niveau al een verplicht systeem (SafeSeaNet) voor het melden van verloren gegane containers. Dat systeem voor het melden van incidenten vormt sinds 2012 een vaste praktijk.

Bovendien is in Richtlijn 2009/18/EG tot vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen in de zeescheepvaartsector² bepaald dat de instanties voor onderzoek van ongevallen op zee van de lidstaten door de verantwoordelijke autoriteiten en/of de betrokken partijen onverwijld in kennis worden gesteld van alle ongevallen en incidenten binnen het toepassingsgebied van de richtlijn. Dat betreft ook het verlies van containers op zee.

Daarom kunnen de wijzigingen van artikel V van Protocol I bij het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen (Marpol) een beslissende invloed hebben op de voorschriften die van toepassing zijn uit hoofde van Richtlijn 2002/59/EG en Richtlijn 2009/18/EG.

¹ PB L 208 van 5.8.2002, blz. 10.

² PB L 131 van 28.5.2009, blz. 114.

5.2. Wijzigingen van bijlage VI bij het Marpol

Richtlijn (EU) 2016/802 betreffende een vermindering van het zwavelgehalte van bepaalde vloeibare brandstoffen³ bevat voorschriften met betrekking tot het zwavelgehalte van brandstoffen en uitvoeringsbepalingen van de herziene bijlage VI bij het Marpol.

Bovendien is in Verordening (EU) 2015/757 betreffende de monitoring, de rapportage en de verificatie van kooldioxide-emissies door maritiem vervoer⁴ (MRV-verordening) het rechtskader vastgesteld voor een EU-systeem voor de monitoring, de rapportage en de verificatie van broeikasgasemissies. De verordening heeft tot doel robuuste en verifieerbare gegevens over broeikasgasemissies te verstrekken, beleidsmakers te informeren en de marktintroductie van energie-efficiënte technologieën en handelwijzen te stimuleren. Dat gebeurt door marktbelemmeringen, zoals het gebrek aan informatie, aan te pakken. De verordening is op 1 juli 2015 in werking getreden.

In Verordening (EU) 2021/1119 tot vaststelling van een kader voor de verwezenlijking van klimaatneutraliteit (“Europese klimaatwet”)⁵ is een bindende klimaatdoelstelling van de Unie vastgesteld om de netto broeikasgasemissies — de uitstoot na aftrek van verwijderingen — tegen 2030 met ten minste 55 % te verminderen ten opzichte van 1990. De verordening bevat ook de doelstelling om tegen 2050 klimaatneutraal te zijn en een ambitieuze doelstelling om daarna tot negatieve uitstoot te komen.

Op basis van de voorstellen van de Commissie in het *Fit for 55*-pakket om de broeikasuitstoot te verminderen, hebben de EU-wetgevers de volgende rechtshandelingen vastgesteld die specifiek gericht zijn op de uitstoot van de scheepvaart:

- de herziening van Richtlijn 2003/87/EG tot vaststelling van een regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Unie⁶ en van Besluit (EU) 2015/1814 betreffende de instelling en de werking van een marktstabiliteitsreserve voor de EU-regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten⁷ door middel van Richtlijn (EU) 2023/959⁸, teneinde het EU-emissiehandelssysteem (ETS) vanaf 1 januari 2024 uit te breiden tot het zeevervoer (samen met de noodzakelijke wijzigingen van de MRV-verordening⁹ om de voorschriften voor monitoring en rapportage te herzien, ook via de herziening van de desbetreffende uitvoeringshandelingen en gedelegeerde handelingen);
- Verordening (EU) 2023/1805 is gericht op het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in de zeevaart¹⁰ (FuelEU Zeevaart-verordening) en schrijft voor dat het gebruik van die brandstoffen door schepen die EU-havens aandoen, van toepassing moet zijn vanaf 1 januari 2025.

³ PB L 132 van 21.5.2016, blz. 58.

⁴ PB L 123 van 19.5.2015, blz. 55.

⁵ PB L 243 van 9.7.2021, blz. 1.

⁶ PB L 275 van 25.10.2003, blz. 32.

⁷ PB L 264 van 9.10.2015, blz. 1.

⁸ PB L 130 van 16.5.2023, blz. 134.

⁹ Verordening (EU) 2023/957 van het Europees Parlement en de Raad van 10 mei 2023 tot wijziging van Verordening (EU) 2015/757 om maritieme vervoersactiviteiten in het EU-emissiehandelssysteem op te nemen en te voorzien in de monitoring, rapportage en verificatie van emissies van aanvullende broeikasgassen en emissies van aanvullende scheepstypes (PB L 130 van 16.5.2023, blz. 105).

¹⁰ PB L 234 van 22.9.2023, blz. 48.

De naleving van de nieuwe verplichtingen die voortvloeien uit de uitbreiding van het EU-emissiehandelssysteem (ETS) tot het zeevervoer en de FuelEU Zeevaart-verordening, zal gebaseerd zijn op het systeem voor monitoring, rapportage en verificatie dat is ingesteld bij de MRV-verordening.

Die EU-handelingen houden op hun beurt nauw verband met de IMO-maatregelen inzake broeikasgassen, zoals het IMO-systeem voor gegevensverzameling, de energie-efficiëntie-index van bestaande schepen (EEXI) en de koolstofintensiteitsindicator (CII), die tot doel hebben informatie over de technische en operationele energie-efficiëntie van schepen per schip te verzamelen en te publiceren.

Elke IMO-maatregel inzake broeikasgassen die de monitoring, de rapportage en de verificatie van broeikasgasemissies door de scheepvaart verplicht stelt, kan gevolgen hebben voor de MRV-verordening, de EU-ETS-richtlijn en de FuelEU Zeevaart-verordening.

Daarom kunnen de wijzigingen van bijlage VI bij het Marpol een beslissende invloed hebben op de voorschriften die van toepassing zijn uit hoofde van Richtlijn (EU) 2016/802, Verordening (EU) 2015/757, Richtlijn 2003/87/EG, Besluit (EU) 2015/1814 en Verordening (EU) 2023/1805.

5.3. Wijzigingen van het Verdrag voor het beheer van ballastwater

Richtlijn 2009/16/EG betreffende havenstaatcontrole¹¹ heeft tot doel te waarborgen dat schepen de Europese en internationale regels inzake maritieme veiligheid en milieu naleven en stelt gemeenschappelijke criteria voor scheepsinspectie vast.

Naar aanleiding van een voorstel van de Commissie tot herziening van de richtlijn zal het Verdrag voor het beheer van ballastwater worden opgenomen in de lijst van verdragen (artikel 2, punt 1) waarvan de toepassing op schepen die onder buitenlandse vlag varen, moet worden verzekerd door inspecteurs inzake havenstaatcontrole tijdens hun inspecties (artikel 13). Volgens de rechtspraak¹² van het Hof van Justitie heeft het risico van aantasting niet alleen betrekking op de huidige stand van het recht, maar ook op de voorspelbare verwachte ontwikkeling.

Daarom kunnen de wijzigingen van het Verdrag voor het beheer van ballastwater een beslissende invloed hebben op de voorschriften die van toepassing zijn uit hoofde van Richtlijn 2009/16/EG.

5.4. Wijzigingen van de hoofdstukken II-1, II-2 en V van het Internationaal Verdrag voor de veiligheid van mensenlevens op zee (Solas) van 1974

Bij artikel 6, lid 2, punt a), i), van Richtlijn 2009/45/EG inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen¹³ is het Solas van toepassing op passagiersschepen van klasse A, terwijl hoofdstuk II-2 “Bescherming tegen, opsporing van en bestrijding van brand” van bijlage I diverse en uitgebreide voorschriften bevat voor passagiersschepen van de klassen B, C en D die worden gebruikt voor binnenlandse reizen.

Bovendien is in de voorschriften II-1/A-1/5 (punt 1) en II-1/A-1/3-4 (punt 2) van bijlage I bepaald dat schepen van klasse B voorzien moeten zijn van een noodsleepprocedure. Die procedure moet aan boord van het schip beschikbaar zijn voor toepassing in noodsituaties en gebaseerd zijn op bestaande regelingen en de aan boord beschikbare uitrusting. In die

¹¹ PB L 131 van 28.5.2009, blz. 57.

¹² Advies 1/03 van het Hof van Justitie van 7 februari 2006, Verdrag van Lugano, punt 126.

¹³ PB L 163 van 25.6.2009, blz. 1.

voorschriften wordt ook verwezen naar de “Richtsnoeren voor reders/exploitanten voor het opstellen van noodsleepprocedures” (MSC.1/Circ.1255).

Volgens Richtlijn 2002/59/EG, zoals gewijzigd, moeten de lidstaten alle passende maatregelen nemen opdat de kapiteins van de schepen die in hun opsporings- en reddingsgebied/exclusieve economische zone of soortgelijk gebied varen, aan het voor dat geografische gebied verantwoordelijke kuststation onmiddellijk melding maken van: “*d) iedere vlek van verontreinigende stoffen, in zee drijvende containers of stukgoederen die worden waargenomen*”. De bedoeling is de verantwoordelijke autoriteiten (de getroffen kuststaten) op de hoogte te brengen zodat zij tijdig maatregelen kunnen treffen. Daarom bestaat er op EU-niveau al een verplicht systeem (SafeSeaNet) voor het melden van verloren gegane containers. Dat systeem voor het melden van incidenten vormt sinds 2012 een vaste praktijk.

Bovendien is in Richtlijn 2009/18/EG tot vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen in de zeescheepvaartsector bepaald dat de instanties voor onderzoek van ongevallen op zee van de lidstaten door de verantwoordelijke autoriteiten en/of de betrokken partijen onverwijld in kennis worden gesteld van alle ongevallen en incidenten binnen het toepassingsgebied van de richtlijn. Dat betreft ook het verlies van containers op zee.

Daarom kunnen de wijzigingen van de hoofdstukken II-1, II-2 en V van het Internationaal Verdrag voor de veiligheid van mensenlevens op zee (Solas) van 1974 een beslissende invloed hebben op de voorschriften die van toepassing zijn uit hoofde van Richtlijn 2009/45/EG, Richtlijn 2002/59/EG en Richtlijn 2009/18/EG.

5.5. Wijzigingen van de Internationale Veiligheidscode voor schepen die gasen of andere brandstoffen met een laag vlampunt gebruiken (IGF-code)

Bij artikel 6, lid 2, punt a), i), van Richtlijn 2009/45/EG inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen is het Solas, zoals gewijzigd, van toepassing op passagiersschepen van klasse A die worden gebruikt voor binnenlandse reizen. Omdat de IGF-code krachtens het Solas een verplichte code is, is ook de IGF-code uit hoofde van die richtlijn van toepassing op passagiersschepen.

Bovendien bevat bijlage I bij Richtlijn 2009/45/EG twee voorschriften met betrekking tot schepen die brandstoffen met een laag vlampunt gebruiken:

- voorschrift II-1/G/1: van toepassing op nieuwe schepen van de klassen B, C en D [en bestaande schepen van klasse B]: “Schepen, ongeacht hun bouwdatum, die zijn omgebouwd voor het gebruik van gasvormige of vloeibare brandstoffen waarvan het vlampunt lager is dan anders toegestaan op grond van voorschrift II-2/A/10, punt.1.1, moeten voldoen aan de eisen van de IGF-code, zoals gedefinieerd in Solas II-1/2.28.”; en
- voorschrift II-1/G/57: voorschriften voor schepen die gebruikmaken van brandstoffen met een laag vlampunt - “Schepen die gebruikmaken van gasvormige of vloeibare brandstoffen waarvan het vlampunt lager is dan anders toegestaan op grond van voorschrift II-2/4.2.1.1 moeten voldoen aan de eisen van de IGF-code, als gedefinieerd in Solas II-1/2.28.”.

Daarom kunnen de wijzigingen van de Internationale Veiligheidscode voor schepen die gasen of andere brandstoffen met een laag vlampunt gebruiken (IGF-code) een beslissende invloed hebben op de toepassing van Richtlijn 2009/45/EG.

5.6. Wijzigingen van de Internationale Code voor het uitgebreide inspectieprogramma bij inspecties van bulkschepen en olietankschepen (ESP-code) van 2011

Volgens Verordening (EU) nr. 530/2012 betreffende het versneld invoeren van de vereisten inzake een dubbelwandige uitvoering of een gelijkwaardig ontwerp voor enkelwandige olietankschepen¹⁴ is de keuringsregeling scheepvaart (CAS) van de IMO verplicht van toepassing op enkelwandige olietankschepen van meer dan 15 jaar oud. In het uitgebreide inspectieprogramma bij inspecties van bulkschepen en olietankschepen (ESP) is gespecificeerd op welke manier die verscherpte controles moeten worden uitgevoerd. Aangezien de CAS gebruikmaakt van het ESP om die doelstelling te bereiken, zullen wijzigingen in de ESP-inspecties, zoals de huidige wijzigingen om bij de eerste herinspectie van dubbelwandige olietankschepen alleen te focussen op verdachte plaatsen voor diktemetingen, automatisch van toepassing worden via Verordening (EU) nr. 530/2012.

Daarom kunnen de wijzigingen van de Internationale Code voor het uitgebreide inspectieprogramma bij inspecties van bulkschepen en olietankschepen (ESP-code) van 2011 een beslissende invloed hebben op de toepassing van Verordening (EU) nr. 530/2012.

5.7. Wijziging van de Internationale Code voor reddingsmiddelen (LSA-code)

Richtlijn 2014/90/EU inzake uitrusting van zeeschepen¹⁵ verzekert het vrije verkeer van die uitrusting binnen de Unie door de uniforme toepassing van de desbetreffende internationale instrumenten met betrekking tot uitrusting van zeeschepen die aan boord van EU-schepen moet worden geïnstalleerd. In dat verband is Uitvoeringsverordening (EU) 2023/1667 vastgesteld, waarin ook reddingsmiddelen en reddingsvesten zijn opgenomen en waarbij wordt verwezen naar de LSA-code en naar resolutie MSC.81 (70).

Bovendien is bij artikel 6, lid 2, punt a), i), van Richtlijn 2009/45/EG inzake passagiersschepen die voor binnenlandse reizen worden gebruikt, het Solas van toepassing op passagiersschepen van klasse A. Overeenkomstig dezelfde richtlijn moeten schepen van de klassen B, C en D ook de belangrijkste bepalingen van de LSA-code en hoofdstuk III van het Solas naleven.

Daarom kunnen de wijzigingen van de Internationale Code voor reddingsmiddelen (LSA-code) een beslissende invloed hebben op de toepassing van Richtlijn 2014/90/EU en Richtlijn 2009/45/EG.

5.8. Wijzigingen van de Internationale Code voor brandveiligheidssystemen (FSS-code)

Bij artikel 6, lid 2, punt a), i), van Richtlijn 2009/45/EG is het Solas, zoals gewijzigd, met inbegrip van de Internationale Code voor brandveiligheidssystemen (FSS-code), van toepassing op passagiersschepen van klasse A, terwijl hoofdstuk II-2 “Bescherming tegen, opsporing van en bestrijding van brand” van bijlage I diverse en uitgebreide voorschriften bevat voor passagiersschepen van de klassen B, C en D die worden gebruikt voor binnenlandse reizen.

Daarom kunnen de wijzigingen van de Internationale Code voor brandveiligheidssystemen (FSS-code) een beslissende invloed hebben op de toepassing van Richtlijn 2009/45/EG.

¹⁴ PB L 172 van 30.6.2012, blz. 3.

¹⁵ PB L 257 van 28.8.2014, blz. 146.

5.9. Wijzigingen van de Code inzake opleiding, diplomering en wachtdienst voor zeevarenden (STCW-code)

Bij Richtlijn (EU) 2022/993 is het STCW-verdrag opgenomen in het recht van de Unie. De voorschriften inzake opleiding en diplomering van zeevarenden worden door het EU-recht geregeld in Richtlijn (EU) 2022/993. Volgens artikel 3 van de richtlijn moeten de lidstaten de nodige maatregelen treffen om te waarborgen dat zeevarenden die dienstdoen op schepen, ten minste een opleiding hebben genoten die voldoet aan de eisen van het STCW-verdrag, opgenomen in bijlage I bij de richtlijn, met inbegrip van, in voorkomend geval, de toepasselijke bepalingen van de STCW-code (artikel 2, punt 21, van de richtlijn).

Daarom kunnen de wijzigingen van de Code inzake opleiding, diplomering en wachtdienst voor zeevarenden (STCW-code) een beslissende invloed hebben op de toepassing van Richtlijn (EU) 2022/993.

5.10. EU-bevoegdheid

Het onderwerp van de beoogde handelingen betreft een gebied waarvoor de Unie krachtens het laatste zinsdeel van artikel 3, lid 2, VWEU exclusieve externe bevoegdheid heeft, aangezien de beoogde handelingen “gemeenschappelijke regels kunnen aantasten of de strekking daarvan kunnen wijzigen”.

6. RECHTSGRONDSLAG

6.1. Procedurele rechtsgrondslag

6.1.1. Beginselen

Artikel 218, lid 9, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) voorziet in de vaststelling van besluiten tot bepaling van “*de standpunten die namens de Unie worden ingenomen in een krachtens een overeenkomst opgericht lichaam, wanneer dit lichaam handelingen met rechtsgevolgen vaststelt, met uitzondering van handelingen tot aanvulling of wijziging van het institutionele kader van de overeenkomst*”.

Artikel 218, lid 9, VWEU is van toepassing ongeacht of de Unie lid is van het lichaam dan wel partij is bij de overeenkomst¹⁶.

Het begrip “*handelingen met rechtsgevolgen*” omvat tevens handelingen die rechtsgevolgen hebben uit hoofde van de op het betrokken lichaam toepasselijke volkenrechtelijke bepalingen. Onder dit begrip vallen tevens instrumenten die volkenrechtelijk niet bindend zijn, maar die “*beslissende invloed [kunnen hebben] op de inhoud van de regelgeving die de wetgever van de Unie vaststelt*”¹⁷.

6.1.2. Toepassing op het onderhavige geval

De Commissie voor de bescherming van het mariene milieu en de Maritieme Veiligheidscommissie van de IMO zijn lichamen die zijn opgericht uit hoofde van een overeenkomst, namelijk het Verdrag inzake de Internationale Maritieme Organisatie.

De door deze beide IMO-commissies vast te stellen handelingen zijn handelingen met rechtsgevolgen. De beoogde handelingen kunnen een beslissende invloed hebben op de inhoud van de EU-regelgeving, te weten:

¹⁶ Zaak C-399/12 Duitsland/Raad (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, punt 64.

¹⁷ Zaak C-399/12 Duitsland/Raad (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, punten 61 tot en met 64.

- Richtlijn 2002/59/EG betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart. Volgens die richtlijn moeten de lidstaten immers alle passende maatregelen nemen opdat de kapiteins van de schepen die in hun opsporings- en reddingsgebied/exclusieve economische zone of soortgelijk gebied varen, aan het voor dat geografische gebied verantwoordelijke kuststation onmiddellijk melding maken van: *“d) iedere vlek van verontreinigende stoffen, in zee drijvende containers of stukgoederen die worden waargenomen”*. De bedoeling is de verantwoordelijke autoriteiten (de getroffen kuststaten) op de hoogte te brengen zodat zij tijdig maatregelen kunnen treffen. Daarom bestaat er op EU-niveau al een verplicht systeem (SafeSeaNet) voor het melden van verloren gegane containers.
- Richtlijn 2009/18/EG tot vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen in de zeevaartsector. Volgens die richtlijn moeten de instanties voor onderzoek van ongevallen op zee van de lidstaten immers door de verantwoordelijke autoriteiten en/of de betrokken partijen onverwijld in kennis worden gesteld van elk onder het toepassingsgebied van de richtlijn vallend ongeval of incident. Dat betreft ook het verlies van containers op zee.
- Richtlijn (EU) 2016/802 betreffende een vermindering van het zwavelgehalte van bepaalde vloeibare brandstoffen. Die richtlijn bevat immers de eisen met betrekking tot het zwavelgehalte van brandstoffen en uitvoeringsbepalingen van de herziene bijlage VI bij het Marpol.
- Verordening (EU) 2015/757 betreffende de monitoring, de rapportage en de verificatie van kooldioxide-emissies door maritiem vervoer. In die verordening is immers het rechtskader vastgesteld voor een EU-systeem voor de monitoring, rapportage en verificatie van broeikasgasemissies. De naleving van de nieuwe verplichtingen die voortvloeien uit de uitbreiding van het EU-emissiehandelssysteem (ETS) tot het zeevervoer en de FuelEU Zeevaart-verordening, zal gebaseerd zijn op het systeem voor monitoring, rapportage en verificatie dat is ingesteld bij de MRV-verordening.
- Richtlijn 2003/87/EG tot vaststelling van een regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Unie en Besluit (EU) 2015/1814 betreffende de instelling en de werking van een marktstabiliteitsreserve voor de EU-regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten, beide zoals gewijzigd bij Richtlijn (EU) 2023/959, waarbij het EU-ETS werd uitgebreid tot het zeevervoer. Die handelingen houden immers nauw verband met de IMO-maatregelen inzake broeikasgassen, zoals het IMO-systeem voor gegevensverzameling, de energie-efficiëntie-index van bestaande schepen (EEXI) en de koolstofintensiteitsindicator (CII), die tot doel hebben informatie over de technische en operationele energie-efficiëntie van schepen per schip te verzamelen en te publiceren.
- Verordening (EU) 2023/1805 betreffende het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in het zeevervoer. Die verordening houdt immers nauw verband met de IMO-maatregelen inzake broeikasgassen, zoals het IMO-systeem voor gegevensverzameling, de energie-efficiëntie-index van bestaande schepen (EEXI) en de koolstofintensiteitsindicator (CII), die tot doel hebben informatie over de technische en operationele energie-efficiëntie van schepen per schip te verzamelen en te publiceren.
- Richtlijn 2009/16/EG betreffende havenstaatcontrole. Het Verdrag voor het beheer van ballastwater zal naar aanleiding van een voorstel van de Commissie tot herziening van de richtlijn immers worden opgenomen in de lijst van verdragen

(artikel 2, punt 1) waarvan de toepassing op schepen die onder buitenlandse vlag varen, moet worden verzekerd door inspecteurs inzake havenstaatcontrole tijdens hun inspecties (artikel 13). Volgens de rechtspraak van het Hof van Justitie heeft het risico van aantasting niet alleen betrekking op de huidige stand van het recht, maar ook op de voorspelbare verwachte ontwikkeling.

- Richtlijn 2009/45/EG inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen. Bij artikel 6, lid 2, punt a), i), van die richtlijn is zowel het Solas als de FSS-code immers van toepassing op passagiersschepen van klasse A, terwijl hoofdstuk II-2 “Bescherming tegen, opsporing van en bestrijding van brand” van bijlage I diverse en uitgebreide voorschriften bevat voor passagiersschepen van de klassen B, C en D die worden gebruikt voor binnenlandse reizen. Omdat de IGF-code krachtens het Solas een verplichte code is, is ook de IGF-code uit hoofde van die richtlijn van toepassing op passagiersschepen. Schepen van de klassen B, C en D moeten ook de belangrijkste bepalingen van de LSA-code en hoofdstuk III van het Solas naleven.
- Verordening (EU) nr. 530/2012 betreffende het versneld invoeren van de vereisten inzake een dubbelwandige uitvoering of een gelijkwaardig ontwerp voor enkelwandige olietankschepen. Volgens die verordening is de toepassing van de keuringsregeling scheepvaart (CAS) van de IMO immers verplicht voor enkelwandige olietankschepen die meer dan 15 jaar oud zijn. In het uitgebreide inspectieprogramma bij inspecties van bulkschepen en olietankschepen (ESP) is gespecificeerd op welke manier die verscherpte controles moeten worden uitgevoerd. Aangezien de CAS gebruikmaakt van het ESP om die doelstelling te bereiken, zullen wijzigingen in de ESP-inspecties, zoals de huidige wijzigingen om bij de eerste herinspectie van dubbelwandige olietankschepen alleen te focussen op verdachte plaatsen voor diktemetingen, automatisch van toepassing worden via Verordening (EU) nr. 530/2012.
- Richtlijn 2014/90/EU inzake uitrusting van zeeschepen. Zowel reddingsvesten en reddingsmiddelen als resolutie MSC.81(70) maken immers deel uit van de bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) 2023/1667 van de Commissie.
- Richtlijn (EU) 2022/993 inzake het minimumopleidingsniveau van zeevarenden. Bij die richtlijn wordt zowel het STCW-verdrag als de STCW-code immers opgenomen in het recht van de Unie.

De beoogde handelingen strekken niet tot aanvulling of wijziging van het institutionele kader van de overeenkomst.

De procedurele rechtsgrondslag voor het voorgestelde besluit is derhalve artikel 218, lid 9, VWEU.

6.2. Materiële rechtsgrondslag

6.2.1. Beginselen

De materiële rechtsgrondslag voor een overeenkomstig artikel 218, lid 9, VWEU vast te stellen besluit wordt in de eerste plaats bepaald door de doelstelling en de inhoud van de beoogde handeling ten aanzien waarvan namens de Unie een standpunt wordt ingenomen. Wanneer de beoogde handeling een tweeledige doelstelling heeft of bestaat uit twee componenten, waarvan er een kan worden gezien als hoofddoelstelling of hoofdcomponent, terwijl de andere doelstelling of de andere component slechts ondergeschikt is, moet het overeenkomstig artikel 218, lid 9, VWEU vast te stellen besluit op één materiële

rechtsgrondslag worden gebaseerd, namelijk die welke vereist is voor de hoofddoelstelling of de hoofdcomponent dan wel de belangrijkste doelstelling of component.

6.2.2. Toepassing op het onderhavige geval

De hoofddoelstelling en de inhoud van de beoogde handeling hebben betrekking op vervoer over zee. De materiële rechtsgrondslag voor het voorgestelde besluit is derhalve artikel 100, lid 2, VWEU.

6.3. Conclusie

De rechtsgrondslag voor het voorgestelde besluit is artikel 100, lid 2, VWEU, in samenhang met artikel 218, lid 9, VWEU.

Voorstel voor een

BESLUIT VAN DE RAAD

betreffende het standpunt dat namens de Europese Unie moet worden ingenomen in de Internationale Maritieme Organisatie tijdens de 81^e zitting van de Commissie voor de bescherming van het mariene milieu en de 108^e zitting van de Maritieme Veiligheidscommissie met betrekking tot de vaststelling van wijzigingen van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen (Marpol), het Verdrag voor het beheer van ballastwater, het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (Solas), de Internationale Veiligheidscode voor schepen die gassen of andere brandstoffen met een laag vlampunt gebruiken (IGF-code), de Internationale Code voor het uitgebreide inspectieprogramma bij inspecties van bulkschepen en olietankschepen (ESP-code) van 2011, de Internationale Code voor reddingsmiddelen (LSA-code), de Internationale Code voor brandveiligheidssystemen (FSS-code) en de Code inzake opleiding, diplomering en wachtdienst voor zeevarenden (STCW-code)

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 100, lid 2, in samenhang met artikel 218, lid 9,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Het Verdrag inzake de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) is op 17 maart 1958 in werking getreden.
- (2) De IMO is een gespecialiseerd agentschap van de Verenigde Naties dat verantwoordelijk is voor de veiligheid en betrouwbaarheid van de scheepvaart en de preventie van verontreiniging van de zee en de lucht door schepen. Alle lidstaten van de Unie zijn lid van de IMO. De Unie is geen lid van de IMO.
- (3) Volgens artikel 38, punt a), van het Verdrag inzake de IMO voert de Commissie voor de bescherming van het mariene milieu taken uit die haar zijn of kunnen worden toegewezen door de IMO in het kader van internationale verdragen voor de preventie van en het toezicht op mariene verontreiniging door schepen, met name wat betreft de vaststelling en de wijziging van voorschriften en andere bepalingen.
- (4) Volgens artikel 28, punt b), van het Verdrag inzake de IMO treft de Maritieme Veiligheidscommissie voorzieningen voor de uitvoering van de taken die haar overeenkomstig dat verdrag zijn toegewezen door de algemene vergadering of de raad van de IMO, of van de taken die haar binnen het toepassingsgebied van dat artikel kunnen zijn toegewezen in het kader van een ander internationaal instrument en die door de IMO zijn goedgekeurd.
- (5) De Commissie voor de bescherming van het mariene milieu van de IMO moet tijdens haar 81^e zitting, van 18 tot en met 22 maart 2024, wijzigingen vaststellen van artikel V van Protocol I bij het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door

schepen (Marpol), bijlage VI bij het Marpol betreffende brandstoffen met een laag vlampunt en andere kwesties in verband met stookolie, betreffende de toegankelijkheid van de gegevens in de IMO-databank voor het verbruik van scheepsbrandstof (IMO DCS) en betreffende de opname van gegevens over vervoerswerkzaamheden en een grotere mate van granulariteit van de gegevens in de IMO DCS, en betreffende het Verdrag voor het beheer van ballastwater.

- (6) De Maritieme Veiligheidscommissie van de IMO moet tijdens haar 108^e zitting, van 15 tot en met 24 mei 2024, wijzigingen vaststellen van de hoofdstukken II-1, II-2 en V van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (Solas) van 1974, de Internationale Veiligheidscode voor schepen die gasen of andere brandstoffen met een laag vlampunt gebruiken (IGF-code), de Internationale Code voor het uitgebreide inspectieprogramma bij inspecties van bulkschepen en olietankschepen (ESP-code) van 2011, de Internationale Code voor reddingsmiddelen (LSA-code), de Internationale Code voor brandveiligheidssystemen (FSS-code) en sectie A-VI/1 van de Code inzake opleiding, diplomering en wachtdienst voor zeevarenden (STCW-code).
- (7) Het is passend het standpunt te bepalen dat namens de Unie moet worden ingenomen tijdens de 81^e zitting van de Commissie voor de bescherming van het mariene milieu van de IMO, omdat de beoogde handelingen een beslissende invloed kunnen hebben op de inhoud van het Unierecht, namelijk Richtlijn 2002/59/EG betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart¹, Richtlijn 2009/18/EG tot vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen in de zeevaartsector², Richtlijn (EU) 2016/802 betreffende een vermindering van het zwavelgehalte van bepaalde vloeibare brandstoffen³, Verordening (EU) 2015/757 betreffende de monitoring, de rapportage en de verificatie van kooldioxide-emissies door maritiem vervoer⁴, Richtlijn 2003/87/EG tot vaststelling van een regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Unie⁵, Besluit (EU) 2015/1814 betreffende de instelling en de werking van een marktstabiliteitsreserve voor de EU-regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten⁶, Verordening (EU) 2023/1805 betreffende het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in het zeevervoer⁷ en Richtlijn 2009/16/EG betreffende havenstaatcontrole⁸.
- (8) De Unie moet de wijzigingen van artikel V van Protocol I bij het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen (Marpol) dan ook steunen omdat het belangrijk is één enkel meldingssysteem voor verloren gegane containers op te zetten, zodat dubbele meldingseisen en verwarring worden voorkomen en het risico wordt vermeden dat op zee verloren gegane containers niet worden gemeld.
- (9) De Unie moet de wijzigingen van bijlage VI bij het Marpol met betrekking tot brandstoffen met een laag vlampunt en andere kwesties in verband met stookolie steunen omdat ze een oplossing zullen bieden voor de eis betreffende het testen en het

¹ PB L 208 van 5.8.2002, blz. 10.

² PB L 131 van 28.5.2009, blz. 114.

³ PB L 132 van 21.5.2016, blz. 58.

⁴ PB L 123 van 19.5.2015, blz. 55.

⁵ PB L 275 van 25.10.2003, blz. 32.

⁶ PB L 264 van 9.10.2015, blz. 1.

⁷ PB L 234 van 22.9.2023, blz. 48.

⁸ PB L 131 van 28.5.2009, blz. 57.

opnemen van vlampuntgegevens op de bunkerafleveringsbon (BDN) voor brandstoffen met een laag vlampunt, die onverenigbaar was met de recente wijzigingen van hoofdstuk II-2 van het Solas die tijdens MSC 106 zijn aangenomen. De Unie moet ook steun verlenen aan de wijzigingen van bijlage VI bij het Marpol met betrekking tot de toegankelijkheid van de gegevens in de IMO-databank voor het verbruik van scheepsbrandstof (IMO DCS) en de opname van gegevens over vervoerswerkzaamheden en een grotere mate van granulariteit in de IMO DCS, omdat ze het gebruik van de DCS optimaliseren ten behoeve van de beleidsvorming inzake de decarbonisatie van de scheepvaart en een compromis vormen tussen de ruimere toegang tot de gegevens in de IMO DCS en de controle daarop door het IMO-secretariaat. Enerzijds krijgen analytische adviesbureaus en onderzoeksinstituten na goedkeuring van het IMO-secretariaat toegang tot de gegevens in de DCS; anderzijds krijgen maatschappijen de mogelijkheid om de DCS-gegevens over hun schepen op vrijwillige basis bekend te maken aan het grote publiek.

- (10) De Unie moet wijzigingen van het Verdrag voor het beheer van ballastwater steunen omdat ze de digitalisering voor het bijhouden van elektronische journaals in het kader van het verdrag zullen bevorderen.
- (11) Het is passend het standpunt te bepalen dat namens de Unie moet worden ingenomen tijdens de 108^e zitting van de Maritieme Veiligheidscommissie van de IMO, omdat de beoogde handelingen een beslissende invloed kunnen hebben op de inhoud van het Unierecht, namelijk Richtlijn 2009/45/EG inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen⁹, Richtlijn 2002/59/EG betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart¹⁰, Richtlijn 2009/18/EG tot vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen in de zeevaartsector¹¹, Verordening (EU) nr. 530/2012 betreffende het versneld invoeren van de vereisten inzake een dubbelwandige uitvoering of een gelijkwaardig ontwerp voor enkelwandige olietankschepen¹², Richtlijn 2014/90/EU inzake uitrusting van zeeschepen¹³ en Richtlijn (EU) 2022/993 inzake het minimumopleidingsniveau van zeevarenden¹⁴.
- (12) De Unie moet derhalve de wijzigingen van de hoofdstukken II-1, II-2 en V van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (Solas) van 1974 steunen, omdat ze de veiligheid aanzienlijk zullen verhogen door te waarborgen dat alle nieuwe schepen, met inbegrip van passagiersschepen, van 20 000 brutoton en meer die geen tankschepen zijn, over geschikte noodsleepvoorzieningen beschikken, en in het algemeen de standaarden zullen verstrengen voor de brandveiligheid van passagiersschepen, met inbegrip van roropassagiersschepen, en het veilige gebruik van brandstofolie aan boord van passagiersschepen. De wijzigingen zullen ook de verwerking van meldingen van verloren gegane containers vereenvoudigen teneinde aan de wettelijke verplichtingen te voldoen, in een meldingsverplichting van de vlaggenstaat aan de IMO te voorzien, de veiligheid van de scheepvaart te vergroten en verontreiniging te voorkomen.

⁹ PB L 163 van 25.6.2009, blz. 1.

¹⁰ PB L 208 van 5.8.2002, blz. 10.

¹¹ PB L 131 van 28.5.2009, blz. 114.

¹² PB L 172 van 30.6.2012, blz. 3.

¹³ PB L 257 van 28.8.2014, blz. 146.

¹⁴ PB L 169 van 27.6.2022, blz. 45.

- (13) De Unie moet de wijzigingen van de Internationale Veiligheidscode voor schepen die gassen of andere brandstoffen met een laag vlampunt gebruiken (IGF-code) steunen omdat ze de veiligheid zullen verbeteren aan boord van schepen, met inbegrip van passagiersschepen, die aardgas als brandstof gebruiken.
- (14) De Unie moet de wijzigingen van de Internationale Code voor het uitgebreide inspectieprogramma bij inspecties van bulkschepen en olietankschepen (ESP-code) van 2011 steunen omdat ze de procedures voor de goedkeuring en certificering van bedrijven die diktemetingen van scheepsrompen uitvoeren zullen wijzigen die zijn opgenomen in de bijlagen bij de wijzigingen uit 2019 van de ESP-code van 2011, waarbij wordt verwezen naar de administratie in plaats van naar een door de administratie erkende organisatie. Dat zal bijdragen tot een verduidelijking van de procedure.
- (15) De Unie moet de wijzigingen van de Internationale Code voor reddingsmiddelen (LSA-code) steunen omdat ze de veiligheid op zee bevorderen door de snelheid van het strijken van reddingsvaartuigen en hulpverleningsboten voor passagiersschepen te herzien, door geschikte prestaties in het water van reddingsvesten te garanderen met het oog op de veiligheid van zeevarenden en door de veiligheidsnormen voor enkelvoudige looper-met-haaksystemen met ontkoppelingshaken in belaste toestand te verhogen door de vrijstellingen in punt 4.4.7.6.17 te schrappen.
- (16) De Unie moet de wijzigingen van de Internationale Code voor brandveiligheidssystemen (FSS-code) steunen omdat ze aanzienlijke voordelen zullen opleveren voor de veiligheid van mensenlevens op zee doordat de brandveiligheid van passagiersschepen, en met name roropassagiersschepen, wordt verhoogd.
- (17) De Unie moet de wijzigingen van sectie A-VI/1 van de Code inzake opleiding, diplomering en wachtdienst voor zeevarenden (STCW-code) steunen omdat ze een veilige werkplek voor zeevarenden zullen verzekeren door in sectie A-VI/1 “verplichte minimumeisen inzake de bekendheid met de materie, basisopleiding en instructie op het gebied van veiligheid voor alle zeevarenden” een nieuwe vaardigheid op te nemen betreffende het “bijdragen tot de preventie van en de reactie op pesten en intimidatie, met inbegrip van seksueel geweld en seksuele intimidatie”.
- (18) Het standpunt van de Unie moet tot uiting worden gebracht door de lidstaten van de Unie die lid zijn van de IMO en door de Commissie, die gezamenlijk optreden,

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

Het standpunt dat namens de Unie moet worden ingenomen tijdens de 81^e zitting van de Commissie voor de bescherming van het mariene milieu van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) houdt in dat wordt ingestemd met de vaststelling van wijzigingen van:

- a) artikel V van Protocol I bij het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen (Marpol), zoals beschreven in de bijlage bij IMO-document MEPC 81/3/1,
- b) bijlage VI bij het Marpol betreffende brandstoffen met een laag vlampunt en andere kwesties in verband met stookolie, de toegankelijkheid van de gegevens in de IMO-databank voor het verbruik van scheepsbrandstof (IMO DCS) en de opname van gegevens over vervoerswerkzaamheden en een grotere mate van granulariteit in de IMO DCS, zoals beschreven in de bijlage bij IMO-document MEPC 81/3/2, en

- c) het Verdrag voor het beheer van ballastwater, zoals beschreven in de bijlage bij IMO-document MEPC 81/3.

Artikel 2

Het standpunt dat namens de Unie moet worden ingenomen tijdens de 108^e zitting van de Maritieme Veiligheidscommissie van de IMO houdt in dat wordt ingestemd met de vaststelling van wijzigingen van:

- a) de hoofdstukken II-1, II-2 en V van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (Solas) van 1974, zoals beschreven in de bijlagen 1 en 2 bij IMO-document MSC 108/3,
- b) de Internationale Veiligheidscode voor schepen die gassen of andere brandstoffen met een laag vlampunt gebruiken (IGF-code), zoals beschreven in bijlage 3 bij IMO-document MSC 108/3,
- c) de Internationale Code voor het uitgebreide inspectieprogramma bij inspecties van bulkschepen en olietankschepen (ESP-code) van 2011, zoals beschreven in bijlage 5 bij IMO-document MSC 108/3,
- d) de Internationale Code voor reddingsmiddelen (LSA-code), zoals beschreven in bijlage 6 bij IMO-document MSC 108/3,
- e) de Internationale Code voor brandveiligheidssystemen (FSS-code), zoals beschreven in bijlage 7 bij IMO-document MSC 108/3, en
- f) sectie A-VI/1 van de Code inzake opleiding, diplomering en wachtdienst voor zeevarenden (STCW-code), zoals beschreven in de bijlage bij IMO-document MSC 108/3/2.

Artikel 3

- 1. Het in artikel 1 bedoelde standpunt wordt tot uitdrukking gebracht door de Commissie en door de lidstaten van de Unie die lid zijn van de Commissie voor de bescherming van het mariene milieu van de IMO, die gezamenlijk optreden.
- 2. Het in artikel 2 bedoelde standpunt wordt tot uitdrukking gebracht door de Commissie en door de lidstaten van de Unie die lid zijn van de Maritieme Veiligheidscommissie van de IMO, die gezamenlijk optreden.

Artikel 4

Dit besluit is gericht tot de Commissie en de lidstaten.

Gedaan te Brussel,

*Voor de Raad
De voorzitter*