



Brussel, 19 maart 2026
(OR. en)

7530/26

**Interinstitutioneel dossier:
2026/0073 (NLE)**

**MAR 33
OMI 10
ENV 259**

VOORSTEL

van: de secretaris-generaal van de Europese Commissie, ondertekend door mevrouw Martine DEPREZ, directeur

ingekomen: 19 maart 2026

aan: mevrouw Thérèse BLANCHET, secretaris-generaal van de Raad van de Europese Unie

nr. Comdoc.: COM(2026) 127 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 84e zitting van de Commissie voor de bescherming van het mariene milieu met betrekking tot de vaststelling van wijzigingen van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen (Marpol) en tijdens de 111e zitting van de Maritieme Veiligheidscommissie met betrekking tot de vaststelling van wijzigingen van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (Solas) van 1974, de Internationale Code voor de veiligheid van hogesnelheidsvaartuigen van 1994 (HSC-code 1994), de Internationale Code voor de veiligheid van hogesnelheidsvaartuigen van 2000 (HSC-code 2000), de Internationale code voor het uitgebreide inspectieprogramma bij inspecties van bulkschepen en olietankschepen van 2011 (ESP-code 2011), de Internationale code voor reddingsmiddelen (LSA-code) en het Protocol van 1988 bij het Internationaal Verdrag betreffende de uitwatering van schepen van 1966 (Uitwateringsprotocol 1988)

De delegaties vinden hierbij document COM(2026) 127 final.

Bijlage: COM(2026) 127 final

Brussel, 19.3.2026
COM(2026) 127 final

2026/0073 (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 84e zitting van de Commissie voor de bescherming van het mariene milieu met betrekking tot de vaststelling van wijzigingen van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen (Marpol) en tijdens de 111e zitting van de Maritieme Veiligheidscommissie met betrekking tot de vaststelling van wijzigingen van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (Solas) van 1974, de Internationale Code voor de veiligheid van hogesnelheidsvaartuigen van 1994 (HSC-code 1994), de Internationale Code voor de veiligheid van hogesnelheidsvaartuigen van 2000 (HSC-code 2000), de Internationale code voor het uitgebreide inspectieprogramma bij inspecties van bulkschepen en olietankschepen van 2011 (ESP-code 2011), de Internationale code voor reddingsmiddelen (LSA-code) en het Protocol van 1988 bij het Internationaal Verdrag betreffende de uitwatering van schepen van 1966 (Uitwateringsprotocol 1988)

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 84e zitting van de Commissie voor de bescherming van het mariene milieu (MEPC 84) van de Internationale Maritieme Organisatie, van 27 april tot en met 1 mei 2026, en tijdens de 111e zitting van de Maritieme Veiligheidscommissie (MSC 111) van de Internationale Maritieme Organisatie, van 13 tot en met 22 mei 2026.

Tijdens haar 84e zitting moet de MEPC wijzigingen van bijlage VI bij het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen (Marpol) aannemen.

Tijdens haar 111e zitting moet de MSC wijzigingen aannemen van:

- (a) de hoofdstukken IV en V en het aanhangsel (Certificaten) van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (Solas) van 1974,
- (b) de Internationale Code voor de veiligheid van hogesnelheidsvaartuigen van 1994 (HSC-code 1994),
- (c) de Internationale Code voor de veiligheid van hogesnelheidsvaartuigen van 2000 (HSC-code 2000),
- (d) de Internationale code voor het uitgebreide inspectieprogramma bij inspecties van bulkschepen en olietankschepen van 2011 (ESP-code 2011),
- (e) de Internationale code voor reddingsmiddelen (LSA-code),
- (f) bijlage B bij het Protocol van 1988 bij het Internationaal Verdrag betreffende de uitwatering van schepen van 1966 (Uitwateringsprotocol 1988).

2. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

2.1. Het Verdrag inzake de Internationale Maritieme Organisatie, het Marpol-verdrag en het Solas-verdrag

De 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 aanvaarding 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 stimuleren 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.

Het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen (Marpol) is gesloten in 1973 en is een IMO-verdrag, dat op 2 oktober 1983 in werking is getreden. Alle lidstaten zijn partij bij het Marpol en 25 lidstaten zijn ook partij bij bijlage VI¹, die op 18 mei 2005 in werking is getreden. De Unie is geen partij bij het Marpol.

¹ Oostenrijk en Hongarije hebben bijlage VI bij het Marpol nog niet geratificeerd.

Alle lidstaten zijn partij bij het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee van 1974 (Solas), 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 stelt wereldwijd normen vast 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 universeel wordt aangenomen en toegepast.

Alleen staten kunnen lid van de IMO worden. Alle EU-lidstaten zijn lid van de IMO. De EU is geen lid, maar de betrekkingen tussen de Europese Commissie en de IMO zijn momenteel gebaseerd op IMO-resolutie A.1168(32), waarin de procedures en voorwaarden voor samenwerking tussen de IMO en intergouvernementele organisaties zijn vastgelegd. Op basis van die IMO-resolutie en latere regelingen sinds 1974 neemt de Europese Commissie als waarnemer deel aan alle vergaderingen van de commissies en subcommissies van de IMO.

De Commissie voor de bescherming van het mariene milieu (MEPC) van de IMO bestaat uit alle leden van de IMO en komt minstens eenmaal per jaar bijeen. 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.

Volgens artikel 38, punt a), van het Verdrag inzake de IMO voert de Commissie voor de bescherming van het mariene milieu alle taken uit die haar zijn toegewezen door het IMO-verdrag, de Algemene Vergadering van de IMO of de raad van de IMO, of de taken die haar binnen het bovengenoemde toepassingsgebied kunnen worden toegewezen door of in het kader van een ander internationaal instrument en die door de IMO zijn aanvaard. Besluiten van de Commissie voor de bescherming van het mariene milieu en haar nevenorganen worden aangenomen door een meerderheid van de leden.

Tijdens MEPC 84 zullen wijzigingen van het Marpol worden aangenomen overeenkomstig artikel 16, lid 2, punten b), c) en d), van het Verdrag.

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.

Krachtens artikel 28, punt b), van het Verdrag inzake de IMO treft de Maritieme Veiligheidscommissie van de IMO de nodige voorzieningen om de taken uit te voeren die haar zijn toegewezen door het IMO-verdrag, de Algemene Vergadering van de IMO of de raad van de IMO, of de taken die haar binnen het bovengenoemde toepassingsgebied kunnen

worden toegewezen door of in het kader van een ander internationaal instrument en die door de IMO zijn aanvaard. De besluiten van de Maritieme Veiligheidscommissie en haar nevenorganen worden aangenomen door een meerderheid van de leden.

Tijdens MSC 111 zullen wijzigingen worden aangenomen overeenkomstig artikel VIII, punt b), iv), van het Solas-verdrag en artikel VI, punt 2), d), van het Uitwateringsprotocol 1988.

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

Tijdens haar 84e zitting moet de MEPC wijzigingen van bijlage VI bij het Marpol aannemen met betrekking tot:

- de aanwijzing van het noordoostelijke deel van de Atlantische Oceaan als nieuw emissiebeheersgebied (voorschriften 13 en 14 en aanhangsel VII van bijlage VI bij het Marpol);
- de toegankelijkheid van de IMO-databank betreffende het verbruik van stookolie (IMO DCS) en de herzieningsclausule van de maatregel ter vermindering van broeikasgasemissies op korte termijn (voorschriften 20, 25, 27 en 28).

Die wijzigingen zouden naar verwachting worden aangenomen tijdens de tweede buitengewone zitting van de MEPC, die plaatsvond van 14 tot en met 17 oktober 2025.

Ter voorbereiding van MEPC/ES.2 heeft de Raad van de Europese Unie Besluit (EU) 2025/2093 van de Raad van 10 oktober 2025 betreffende het standpunt dat namens de Europese Unie in de Internationale Maritieme Organisatie moet worden ingenomen tijdens de tweede buitengewone vergadering van de Commissie voor de bescherming van het mariene milieu, met betrekking tot de vaststelling van wijzigingen van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen (Marpol)² aangenomen.

Overeenkomstig Besluit (EU) 2025/2093 van de Raad bestond het standpunt van de Unie tijdens MEPC/ES.2 erin in te stemmen met de vaststelling van:

- (a) de wijzigingen van de voorschriften 13 en 14 en van aanhangsel VII van bijlage VI bij het Marpol met betrekking tot de aanwijzing van het noordoostelijke deel van de Atlantische Oceaan als nieuw emissiebeheersgebied,
- (b) de wijzigingen van de voorschriften 20, 25, 27 en 28 van bijlage VI bij het Marpol met betrekking tot de toegankelijkheid van de IMO-databank betreffende het verbruik van stookolie (IMO DCS), en
- (c) de invoering van het nieuwe hoofdstuk 5 van bijlage VI bij het Marpol met betrekking tot het nettonulkader van de IMO.

Omdat de vergadering van MEPC/ES.2 met een jaar werd uitgesteld, heeft de IMO de bovengenoemde wijzigingen van punt a) en b) van bijlage VI bij het Marpol aan MEPC doorgezonden voor aanneming tijdens haar 84e zitting. Daartoe wordt dit voorstel ingediend.

Tegelijk werd de vaststelling van het nieuwe hoofdstuk 5 van bijlage VI bij het Marpol met betrekking tot het nettonulkader van de IMO onder punt c) uitgesteld, samen met MEPC/ES.2.

² PB L, 2025/2093, 16.10.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2025/2093/oj>.

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

Tijdens haar 111e zitting moet de MSC wijzigingen aannemen van:

- (a) de hoofdstukken IV en V en het aanhangsel (Certificaten) van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (Solas) van 1974,
- (b) de Internationale Code voor de veiligheid van hogesnelheidsvaartuigen van 1994 (HSC-code 1994),
- (c) de Internationale Code voor de veiligheid van hogesnelheidsvaartuigen van 2000 (HSC-code 2000),
- (d) de Internationale code voor het uitgebreide inspectieprogramma bij inspecties van bulkschepen en olietankschepen van 2011 (ESP-code 2011),
- (e) de Internationale code voor reddingsmiddelen (LSA-code),
- (f) bijlage B bij het Protocol van 1988 bij het Internationaal Verdrag betreffende de uitwatering van schepen van 1966 (Uitwateringsprotocol 1988).

3. NAMENS DE UNIE IN TE NEMEN STANDPUNT TIJDENS MEPC 84

3.1. Wijzigingen van de voorschriften 13 en 14 en van aanhangsel VII van bijlage VI bij het Marpol

Tijdens MEPC 83 hebben de EU-lidstaten en de Europese Commissie samen met het VK, IJsland, Denemarken (Groenland) en de Faeröer een document ingediend waarin wordt voorgesteld het noordoostelijke deel van de Atlantische Oceaan aan te wijzen als emissiebeheersgebied voor zwaveloxiden, fijnstof en stikstofoxiden, overeenkomstig bijlage VI bij het Marpol. De Commissie heeft samen met de kuststaten actief deelgenomen aan de voorbereidende werkzaamheden, met de Portugese delegatie als coördinator.

De technische groep voor de aanwijzing van bijzonder gevoelige zeegebieden en bijzondere gebieden had vastgesteld dat het voorgestelde emissiebeheersgebied voldeed aan de criteria van deel 3 van aanhangsel III van bijlage VI bij het Marpol. Na kennis te hebben genomen van het resultaat van de technische groep, is tijdens MEPC 83 de aanwijzing goedgekeurd van een emissiebeheersgebied voor SO_x, fijnstof en NO_x in het noordoostelijke deel van de Atlantische Oceaan, met het oog op aanneming tijdens de volgende zitting van de MEPC. De wijzigingen zijn door het IMO-secretariaat verspreid via IMO-circulaire nr. 5085 van 24 oktober 2025.

De Unie moet haar steun verlenen aan het in de herziene ontwerpwijzigingen opgenomen voorstel om het noordoostelijke deel van de Atlantische Oceaan overeenkomstig bijlage VI bij het Marpol aan te wijzen als emissiebeheersgebied voor zwaveloxiden, fijnstof en stikstofoxiden, omdat dit zal bijdragen tot het voorkomen, beperken en beheersen van de uitstoot van NO_x, SO_x en fijnstof door schepen en tot het realiseren van de daarmee samenhangende voordelen voor de gezondheid en het milieu, terwijl de economische gevolgen voor de maritieme sector beheersbaar blijven.

3.2. Wijzigingen van de voorschriften 20, 25, 27 en 28 van bijlage VI bij het Marpol

Tijdens MEPC 82 werd onder de gezamenlijke coördinatie van Brazilië, Japan en de Europese Commissie de correspondentiegroep voor de herziening van de maatregel ter vermindering van broeikasgasemissies op korte termijn opgericht.

De Intersessionele werkgroep voor luchtverontreiniging en energie-efficiëntie boog zich tijdens zijn eerste vergadering (ISWG-APEE 1) onder meer over de toegankelijkheid van

gegevens in de IMO-databank betreffende het verbruik van stookolie (IMO DCS) met het oog op analyse, en over de herzieningsclausule van de maatregel ter vermindering van broeikasgasemissies op korte termijn.

Wat de toegankelijkheid van gegevens in de IMO DCS betreft, werd tijdens ISWG-APEE 1 rekening gehouden met het rapport van de correspondentiegroep, die ermee had ingestemd de toegankelijkheid van de gegevens in de IMO DCS in fase 1 te verbeteren. Na rijp beraad heeft de groep ontwerpwijzigingen van voorschrift 27 van bijlage VI bij het Marpol opgesteld.

Tijdens MEPC 83 werd de APEE-werkgroep onder meer opgedragen de laatste hand te leggen aan ontwerpwijzigingen van bijlage VI bij het Marpol en bijbehorende richtsnoeren voor de toegankelijkheid van de IMO DCS.

Na nota te hebben genomen van het feit dat de werkgroep de tijdens ISWG-APEE 1 opgestelde ontwerpwijzigingen van voorschrift 27 van bijlage VI bij het Marpol en de bijbehorende richtsnoeren voor de toegankelijkheid van de IMO DCS nader had bekeken, werden tijdens MEPC 83 de ontwerpwijzigingen van voorschrift 27 van bijlage VI bij het Marpol betreffende de toegankelijkheid van de IMO DCS goedgekeurd, met het oog op aanneming tijdens de volgende zitting van de MEPC. Die wijzigingen zijn door het IMO-secretariaat verspreid via IMO-circulaire nr. 5005 van 11 april 2025.

De Unie diende een voorstel ter zake in (ISWG-GHG 13/7) met het verzoek de DCS te wijzigen met betrekking tot de granulariteit van gegevens, aanvullende gegevens en toegankelijkheid. De ontwerpwijzigingen zijn in overeenstemming met ISWG-GHG 13/7, wat betreft betere toegankelijkheid.

Het standpunt van de Unie tijdens ISWG-APEE 1 en MEPC 83 bestond erin de ontwerpwijzigingen van voorschrift 27 te steunen.

De Unie moet die wijzigingen steunen omdat de toegankelijkheid van de gegevens in de IMO DCS verder zal worden verbeterd om de robuuste uitvoering van het CII-kader te waarborgen en de evaluatie ervan te vergemakkelijken.

Met betrekking tot de herzieningsclausule voor de maatregel op korte termijn, zijn tijdens ISWG-APEE 1 ontwerpwijzigingen van de voorschriften 20, 25 en 28 van bijlage VI bij het Marpol opgesteld op basis van de bijlage bij document MEPC 83/6/11, die is opgesteld door de correspondentiegroep over een actualisering van de verwijzing naar de IMO-strategie en over de herziening van de maatregel ter vermindering van broeikasgasemissies op korte termijn.

Tijdens MEPC 83 werden de ontwerpwijzigingen van de voorschriften 20, 25 en 28 van bijlage VI bij het Marpol goedgekeurd, met het oog op aanneming tijdens de volgende zitting van de MEPC. Die wijzigingen zijn door het IMO-secretariaat verspreid via IMO-circulaire nr. 5085 van 24 oktober 2025.

Het standpunt van de Unie tijdens ISWG-APEE 1 en MEPC 83 bestond erin de ontwerpwijzigingen zoals gepresenteerd in MEPC 83/6/11, te steunen.

De Unie moet die wijzigingen steunen omdat ze voortvloeien uit de vaststelling van de IMO-strategie inzake broeikasgassen van 2023 en uit de afronding van de herziening door de IMO van de maatregelen op korte termijn, en omdat ze een nadere herziening van die voorschriften mogelijk maken.

4. NAMENS DE UNIE IN TE NEMEN STANDPUNT TIJDENS MSC 111

4.1. Wijzigingen van de hoofdstukken IV en V en het aanhangsel (Certificaten) van het Solas en wijzigingen van de HSC-code 1994 en de HSC-code 2000

Tijdens MSC 103 kreeg de Subcommissie navigatie, communicatie en opsporing en redding (NCSR) de taak om wijzigingen van de Solas-hoofdstukken IV en V voor te bereiden en prestatienormen en richtsnoeren op te stellen voor de invoering van een systeem voor gegevensuitwisseling over zeer hoge frequenties (VDES).

Tijdens NCSR 10 werd besproken of de subcommissie moet overwegen om VDES in te voeren onder Solas-hoofdstuk IV of Solas-hoofdstuk V. Het standpunt van de Unie was dat hoewel de subcommissie voorrang kon geven aan de invoering van VDES onder Solas-hoofdstuk V, het ook belangrijk was om de invoering van VDES onder Solas-hoofdstuk IV te overwegen.

De subcommissie kwam overeen een door Japan gecoördineerde correspondentiegroep op te richten, met de bedoeling een technische, regelgevende en operationele analyse van het VDES uit te voeren, inclusief de communicatiecomponent en de bijbehorende kosten, om een ontwerp van de vereiste prestatienormen en wijzigingen van de hoofdstukken IV en V van het Solas op te stellen en om eventuele daaruit voortvloeiende wijzigingen van andere instrumenten vast te stellen.

Tijdens NCSR 11 werd verder besproken of en hoe VDES in de hoofdstukken IV en V van SOLAS moet worden opgenomen, rekening houdend met de door de correspondentiegroep opgestelde mogelijkheden. Tijdens NCSR 11 werd de correspondentiegroep voor het VHF-gegevensuitwisselingssysteem (VDES) opnieuw opgericht met Japan als coördinator, met de bedoeling de ontwerpwijzigingen van Solas en de daaruit voortvloeiende wijzigingen af te ronden. Het standpunt van de Unie tijdens NCSR 11 bestond erin de oprichting van de werkgroep scheepvaart te steunen zodat de wijzigingen van het Solas verder konden worden besproken, en de heroprichting van de correspondentiegroep te steunen om de nodige werkzaamheden tussen de zittingen te kunnen voortzetten.

Tijdens NCSR 12 werd het verslag van de correspondentiegroep voor ontwerpwijzigingen van het Solas besproken, met inbegrip van de daaruit voortvloeiende wijzigingen van verplichte en niet-verplichte instrumenten, en werd overeengekomen die werkzaamheden door te sturen aan een werkgroep met het oog op de afronding ervan. Na bestudering van het verslag van de werkgroep stemde de subcommissie in met de ontwerpwijzigingen van Solas-hoofdstuk V en het aanhangsel. Het subcomité stemde ook in met de daaruit voortvloeiende ontwerpwijzigingen van de HSC-codes van 1994 en 2000. Na bestudering van de beoordeling van de werkgroep met betrekking tot de goedkeuring van de bovengenoemde ontwerpwijzigingen van het Solas kwam de subcommissie overeen om die wijzigingen tijdens MSC 110 met spoed goed te keuren, met de bedoeling ze tijdens MSC 111 aan te nemen en ze op 1 januari 2028 in werking te laten treden. Het standpunt van de Unie tijdens NCSR 12 bestond erin de werkzaamheden van de correspondentiegroep te steunen en voor te stellen dat zijn verslag voor verdere bespreking naar een werkgroep werd doorgestuurd.

Tijdens MSC 110 werden de ontwerpwijzigingen van Solas-hoofdstuk V en het aanhangsel waarbij het VHF-gegevensuitwisselingssysteem wordt ingevoerd, goedgekeurd met de bedoeling die tijdens MSC 111 aan te nemen. De commissie keurde ook de bijbehorende daaruit voortvloeiende ontwerpwijzigingen van de HSC-codes van 1994 en 2000 goed, met de bedoeling ze tijdens MSC 111 aan te nemen, overeenkomstig de bovengenoemde ontwerpwijzigingen van het Solas. De wijzigingen zijn door het IMO-secretariaat verspreid via IMO-circulaire nr. 5063 van 29 september 2025.

Het standpunt van de Unie tijdens MSC 110 bestond erin de ontwerpwijzigingen te steunen.

De Unie moet die wijzigingen steunen omdat het efficiënter is speciale kanalen te gebruiken voor specifieke applicatieberichten (application specific messages, ASM) van VDES, en omdat VDES extra capaciteit heeft voor de uitwisseling van meer digitale gegevens en dus kan worden aangepast aan de toenemende vraag naar het gebruik van digitale gegevens in maritieme radiocommunicatie. Bovendien brengt de uitwisseling van digitale gegevens tal van voordelen met zich mee, niet alleen voor de veiligheid en het situationeel bewustzijn, maar ook voor beveiliging, de efficiëntie van de scheepvaart, de bescherming van het mariene milieu en de beperking van de lasten voor zeevarenden. VDES verbetert de voordelen van AIS aanzienlijk en wordt beschouwd als een katalysator voor e-navigatie. De mogelijkheid om ASM en andere informatie uit te wisselen tussen schepen en autoriteiten aan wal wordt aanzienlijk verbeterd door de toepassing van VDES.

Met betrekking tot de wijzigingen van Solas-voorschriften IV/5, V/4 en V/5 werd tijdens NCSR 12 nota genomen van de overwegingen van de gezamenlijke IMO/ITU-deskundigengroep voor de ontwikkeling van ontwerpwijzigingen van het Solas-verdrag. Ook de door de gezamenlijke IMO/ITU-deskundigengroep opgestelde mogelijkheden tot wijziging van het Solas werden overwogen, rekening houdend met onder andere de documenten die de Unie bij NCSR 12 had ingediend, waarin opmerkingen werden gemaakt over de door de gezamenlijke IMO/ITU-deskundigengroep gepresenteerde mogelijkheden. Tijdens NCSR 12 werden de kwesties naar de werkgroep doorgestuurd voor verdere evaluatie en afwerking van de wijzigingen van het Solas. Tijdens NCSR 12 werd ingestemd met de ontwerpwijzigingen van Solas-voorschriften IV/5, V/4 en V/5 betreffende de vereiste voor de verspreiding van informatie over de maritieme veiligheid (MSI) en informatie over opsporing en redding (SAR) via alle erkende operationele mobiele satellietdiensten (RMSS), en werd de motivering voor de indiening ter goedkeuring van de bovengenoemde ontwerpwijzigingen bij MSC 110 onderschreven, met de bedoeling die wijzigingen tijdens MSC 111 aan te nemen en ze op 1 januari 2028 in werking te laten treden. Het standpunt van de Unie tijdens NCSR 12 bestond erin steun te verlenen aan de indiening door de Unie van ontwerpwijzigingen van het Solas met betrekking tot de verspreiding van informatie over MSI en SAR via alle erkende operationele mobiele satellietdiensten.

Tijdens MSC 110 werden de ontwerpwijzigingen van Solas-voorschriften IV/5, V/4 en V/5 goedgekeurd met betrekking tot de vereiste voor de verspreiding van informatie over de maritieme veiligheid (MSI) en informatie over SAR via alle operationele mobiele satellietdiensten die door de Organisatie zijn erkend voor gebruik in het wereldwijde maritieme nood- en veiligheidssysteem (GMDSS), met de bedoeling die wijzigingen tijdens MSC 111 aan te nemen. De wijzigingen zijn door het IMO-secretariaat verspreid via IMO-circulaire nr. 5063 van 29 september 2025.

Het standpunt van de Unie tijdens MSC 110 bestond erin de ontwerpwijzigingen te steunen.

De Unie moet die wijzigingen steunen omdat bij de invoering van nieuwe erkende mobiele satellietdiensten duidelijk de vereiste moet worden vermeld dat informatie over maritieme veiligheid en informatie over opsporing en redding moet worden verspreid via alle erkende operationele mobiele satellietdiensten.

4.2. Wijziging van de ESP-code 2011

De Subcommissie ontwerp en bouw van schepen heeft tijdens haar 10e zitting (SDC 10) de wijzigingen van de ESP-code 2011 besproken en is overeengekomen dat een correspondentiegroep tussen de zittingen door moet werken aan het voorstel tot wijziging van

de ESP-code. Het standpunt van de Unie tijdens SDC 10 bestond erin voor te stellen dat de voorgestelde wijzigingen van de ESP-code hetzij worden besproken door een correspondentiegroep, hetzij worden doorverwezen naar een tijdens SDC 11 op te richten werkgroep.

Tijdens SDC 11 werd het verslag van de correspondentiegroep inzake wijzigingen van de ESP-code 2011 met betrekking tot het gebruik van technieken voor inspectie op afstand (RIT), bestudeerd en werd de kwestie doorverwezen naar een werkgroep. Na bestudering van het verslag van de werkgroep werden tijdens SDC 11 de ontwerp wijzigingen van de ESP-code 2011 met betrekking tot het gebruik van RIT goedgekeurd, met de bedoeling ze goed te keuren tijdens MSC 110 en ze vervolgens aan te nemen tijdens MSC 111. Het standpunt van de Unie tijdens SDC 11 bestond erin het verslag van de correspondentiegroep met betrekking tot het gebruik van technieken voor inspectie op afstand en de doorverwijzing naar een werkgroep te steunen.

Tijdens MSC 110 werden de ontwerp wijzigingen van de ESP-code 2011 om het gebruik van RIT toe te staan, goedgekeurd met de bedoeling ze tijdens MSC 111 aan te nemen en op 1 januari 2028 in werking te laten treden. De wijzigingen zijn door het IMO-secretariaat verspreid via IMO-circulaire nr. 5063 van 29 september 2025.

Het standpunt van de Unie tijdens MSC 110 bestond erin de ontwerp wijzigingen te steunen.

De Unie moet die wijzigingen steunen omdat de technieken meer efficiëntie, meer flexibiliteit en een grotere betrouwbaarheid bieden bij de dagelijkse onderzoeks- en inspectieactiviteiten, zonder afbreuk te doen aan het resultaat van die onderzoeken.

4.3. Wijzigingen van de LSA-code

De Subcommissie scheepssystemen en -uitrusting kwam tijdens haar 10e zitting (SSE 10) in beginsel overeen om wijzigingen van de LSA-code op te stellen met betrekking tot de vereisten voor het ontwerp en prototypetests van voorzieningen die worden gebruikt bij operationele tests van ontgrendelingsystemen van vrijevalreddingsboten zonder dat de reddingsboot te water wordt gelaten, met de bedoeling ze tijdens SSE 11 af te ronden, en droeg de correspondentiegroep van de LSA op de ontwerp wijzigingen af te ronden. Het standpunt van de Unie tijdens SSE 10 bestond erin de doorverwijzing van de bespreking naar de werkgroep te steunen.

Na goedkeuring van de werkzaamheden van de correspondentiegroep werden tijdens SSE 11 de ontwerp wijzigingen besproken en werd de werkgroep opgedragen die af te ronden. Tijdens SSE 10 werd ingestemd met de ontwerp wijzigingen van de LSA-code, met de bedoeling ze tijdens MSC 110 goed te keuren en tijdens MSC 111 aan te nemen. Het standpunt van de Unie tijdens SSE 11 bestond erin steun te verlenen voor het verslag van de correspondentiegroep en voor de oprichting van een werkgroep reddingsmiddelen die tijdens die zitting de laatste hand moest leggen aan de ontwerp wijzigingen van de LSA-code.

Na bestudering van de ontwerp wijzigingen van de LSA-code zijn tijdens MSC 110 de ontwerp wijzigingen goedgekeurd, met de bedoeling ze tijdens MSC 111 aan te nemen. De wijzigingen zijn door het IMO-secretariaat verspreid via IMO-circulaire nr. 5063 van 29 september 2025.

Het standpunt van de Unie tijdens MSC 110 bestond erin de ontwerp wijzigingen te steunen.

De Unie moet die wijzigingen steunen omdat ze de veiligheid van mensenlevens op zee zullen bevorderen door het vertrouwen in het doeltreffende en efficiënte gebruik van vrijevalreddingsboten te vergroten als het schip wordt verlaten.

4.4. Wijzigingen van het Uitwateringsprotocol 1988

Tijdens MSC 107 werd de toevoeging van een nieuwe output tot wijziging van het Uitwateringsprotocol 1988 goedgekeurd, met de bedoeling een voorschrift voor het plaatsen van relingen op de dekstructuur te definiëren om veiligheidsrisico's tot een minimum te beperken. De commissie keurde die nieuwe output goed. Het standpunt van de Unie tijdens MSC 107 bestond erin die nieuwe output te steunen.

Tijdens SDC 10 werd weliswaar in beginsel ingestemd met de ontwerpwijziging van voorschrift 25 van het uitwateringsprotocol 1988, maar werd opgemerkt dat verder moest worden gewerkt aan de afronding ervan; er werd overeengekomen de commissie te vragen het geplande jaar van voltooiing van de output te verlengen tot 2025 en het punt op de voorlopige agenda van SDC 11 te houden. Het standpunt van de Unie tijdens SDC 10 bestond erin het voorstel tot wijziging van voorschrift 25 van het Uitwateringsprotocol 1988 te steunen.

Tijdens SDC 11 werd ingestemd met de ontwerpwijzigingen van voorschrift 25 van het Uitwateringsprotocol 1988, met de bedoeling ze goed te keuren tijdens MSC 110 en vervolgens aan te nemen tijdens MSC 111, zodat ze op 1 januari 2028 in werking zouden kunnen treden. Het standpunt van de Unie tijdens SDC 11 bestond erin het voorstel tot wijziging van voorschrift 25 van het Uitwateringsprotocol 1988 te steunen.

Tijdens MSC 110 werden de ontwerpwijzigingen van voorschrift 25 van het Uitwateringsprotocol 1988 goedgekeurd met betrekking tot het voorschrift inzake het plaatsen van relingen op de dekstructuur, met de bedoeling ze tijdens MSC 111 aan te nemen. De wijzigingen zijn door het IMO-secretariaat verspreid via IMO-circulaire nr. 5063 van 29 september 2025.

Het standpunt van de Unie tijdens MSC 110 bestond erin de ontwerpwijzigingen te steunen.

De Unie moet die wijzigingen steunen omdat het plaatsen van relingen met drie horizontale spijlen op de dekstructuur de bescherming van de bemanning doeltreffend kan verbeteren, het risico op overboord vallen en verwondingen van de bemanning kan beperken en de veiligheid van schepen kan verbeteren met minimale economische kosten.

5. EU-WETGEVING EN EU-BEVOEGDHEID

5.1. EU-wetgeving

5.1.1. *Wijzigingen van de voorschriften 13 en 14 en van aanhangsel VII van bijlage VI bij het Marpol*

Richtlijn (EU) 2016/802 heeft tot doel de uitstoot van zwaveldioxide uit bepaalde vloeibare brandstoffen te verminderen³. Ze heeft tot doel luchtverontreiniging door schadelijke uitstoot als gevolg van de verbranding van vloeibare brandstoffen met een hoog zwavelgehalte te voorkomen en te beheersen, omdat die schadelijk is voor de menselijke gezondheid en het milieu en bijdraagt tot zuurdepositie. In artikel 6, artikel 13 en bijlage I wordt verwezen naar de voorschriften van bijlage VI bij het Marpol met betrekking tot het maximale zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen en de SO_x-uitstoot van schepen in EU-wateren.

³ Richtlijn (EU) 2016/802 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende een vermindering van het zwavelgehalte van bepaalde vloeibare brandstoffen (PB L 132 van 21.5.2016, blz. 58, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/802/oj>).

Volgens de kaderrichtlijn mariene strategie⁴ zijn de lidstaten verplicht om tegen 2020 de nodige maatregelen te treffen om een “goede milieutoestand” in het mariene milieu te bereiken of te behouden. Onder een “goede milieutoestand” wordt verstaan: “de milieutoestand van de mariene wateren wanneer deze tot ecologisch verscheiden en dynamische oceanen en zeeën leiden die schoon, gezond en gelet op hun intrinsieke omstandigheden productief zijn, en wanneer het gebruik van het mariene milieu op een duurzaam niveau is, aldus het potentieel voor gebruik en activiteiten door de huidige en toekomstige generaties veilig stellend” (artikel 3, lid 5, van de kaderrichtlijn mariene strategie). Voor de bepaling van een goede milieutoestand moet onder meer de door de mens teweeggebrachte eutrofiëring tot een minimum worden beperkt, met name de schadelijke effecten daarvan, zoals verlies van de biodiversiteit, aantasting van het ecosysteem, schadelijke algenbloei en zuurstofgebrek in de bodemwateren. Als door de aanwijzing van het noordoostelijke deel van de Atlantische Oceaan als stikstofoxide-emissiebeheersgebied de emissienormen van niveau III worden toegepast, zodat de toevoer van stikstof afkomstig van het zeevervoer vermindert, zal dat de EU-lidstaten die aan dat gebied grenzen, helpen om een “goede milieutoestand” volgens de kaderrichtlijn mariene strategie te bereiken.

In de in 2024 herziene richtlijn betreffende de luchtkwaliteit⁵ worden onder meer grenswaarden vastgesteld voor NO₂, met het oog op het vermijden, voorkomen en beperken van de schadelijke gevolgen van luchtvervuiling voor de menselijke gezondheid en/of het milieu. In de richtlijn luchtkwaliteit wordt erkend dat het met het oog op het bereiken van de doelstellingen van die richtlijn van bijzonder belang is dat de uitstoot van verontreinigende stoffen bij de bron wordt bestreden, met name door maatregelen die leiden tot een beperking van de uitlaatemissies van motoren in verschillende mobiele en stationaire bronnen door middel van kwaliteitsnormen voor motoren en brandstoffen. De Unie heeft verschillende wetgevingsteksten voor het reguleren van emissies vastgesteld door middel van normen voor de motoren van verschillende wegvervoermiddelen (euronormen voor auto's, vrachtwagens en bestelwagens⁶) en van niet voor de weg bestemde mobiele machines (binnenschepen en locomotieven, zie de richtlijn betreffende niet voor de weg bestemde mobiele machines⁷).

De wijzigingen van de voorschriften 13 en 14 en van aanhangsel VII van bijlage VI bij het Marpol met betrekking tot de vaststelling van een emissiebeheersgebied kunnen daarom een beslissende invloed hebben op de inhoud van Richtlijn (EU) 2016/802. De vaststelling van

⁴ Richtlijn 2008/56/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 tot vaststelling van een kader voor communautaire maatregelen betreffende het beleid ten aanzien van het mariene milieu (kaderrichtlijn mariene strategie) (PB L 164 van 25.6.2008, blz. 19, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/56/oj>).

⁵ Richtlijn 2008/50/EG van het Europees Parlement en de Raad van 21 mei 2008 betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa (PB L 152 van 11.6.2008, blz. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/50/oj>).

⁶ Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2007 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie (PB L 171 van 29.6.2007, blz. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/715/oj>).

Verordening (EG) nr. 595/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 18 juni 2009 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen en motoren met betrekking tot emissies van zware bedrijfsvoertuigen (Euro VI) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie (PB L 188 van 18.7.2009, blz. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/595/oj>).

⁷ Verordening (EU) 2016/1628 van het Europees Parlement en de Raad van 14 september 2016 inzake voorschriften met betrekking tot emissiegrenswaarden voor verontreinigende gassen en deeltjes en typegoedkeuring voor in niet voor de weg bestemde mobiele machines gemonteerde interne verbrandingsmotoren, tot wijziging van Verordeningen (EU) nr. 1024/2012 en (EU) nr. 167/2013, en tot wijziging en intrekking van Richtlijn 97/68/EG (PB L 252 van 16.9.2016, blz. 53, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1628/oj>).

een emissiebeheersgebied in de EU-lidstaten zou immers gevolgen hebben voor de toepassing van die richtlijn, omdat in artikel 6, artikel 13 en bijlage I ervan wordt verwezen naar de voorschriften van bijlage VI bij het Marpol met betrekking tot het maximale zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen en de SO_x-uitstoot van schepen in EU-wateren.

5.1.2. *Wijzigingen van de voorschriften 20, 25, 27 en 28 van bijlage VI bij het Marpol*

Bij Verordening (EU) 2015/757 betreffende de monitoring, de rapportage en de verificatie van kooldioxide-emissies door maritiem vervoer⁸ (MRV-verordening van de EU) is 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 en indicatoren voor energie-efficiëntie te verstrekken, beleidsmakers te informeren en de marktintroductie van energie-efficiënte technologieën en handelwijzen te stimuleren. Dat gebeurt door de aanpak van marktbelemmeringen, zoals gebrek aan informatie. De verordening is op 1 juli 2015 in werking getreden. Een betere toegankelijkheid voor het grote publiek van de IMO-databank betreffende het verbruik van stookolie (IMO DCS) en de invoering van de herzieningsclausule voor de maatregel ter vermindering van broeikasgasemissies op korte termijn zijn bedoeld om de koolstofintensiteit van de internationale scheepvaart te verminderen op een wijze die strookt met het ambitieniveau dat is vastgesteld in de IMO-strategie voor de vermindering van broeikasgasemissies van schepen. De verbetering van de consistentie/kwaliteit van de gegevens die in de IMO DCS worden ingevoerd en de uitbreiding van de toegang tot die gegevens voor het brede publiek, hebben gevolgen voor de verzameling en rapportage van gegevens over het brandstofverbruik van schepen en kan dus van invloed zijn op de monitoring, de verificatie en de rapportage van broeikasgasemissies van de scheepvaart in het kader van de MRV-verordening van de EU.

In de Europese klimaatwet⁹ zijn bindende klimaatdoelstellingen van de Unie vastgesteld (ten opzichte van 1990), namelijk een vermindering van de nettobroeikasgasuitstoot — de uitstoot na aftrek van verwijderingen — met ten minste 55 % tegen 2030 en met 90 % tegen 2040 (voorstel van de Commissie). 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 broeikasgasuitstoot te verminderen, hebben de EU-wetgevers de volgende rechtshandelingen vastgesteld die specifiek gericht zijn op de uitstoot door de scheepvaart:

- Richtlijn (EU) 2023/959¹⁰ tot wijziging van Richtlijn 2003/87/EG¹¹ betreffende het EU-emissiehandelssysteem, waarbij de toepassing van dat systeem sinds 1

⁸ Verordening (EU) 2015/757 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2015 betreffende de monitoring, de rapportage en de verificatie van kooldioxide-emissies door maritiem vervoer en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG (PB L 123 van 19.5.2015, blz. 55, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/oj>).

⁹ Verordening (EU) 2021/1119 van het Europees Parlement en de Raad van 30 juni 2021 tot vaststelling van een kader voor de verwezenlijking van klimaatneutraliteit, en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 401/2009 en Verordening (EU) 2018/1999 (“Europese klimaatwet”) (PB L 243 van 9.7.2021, blz. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

¹⁰ Richtlijn (EU) 2023/959 van het Europees Parlement en de Raad van 10 mei 2023 tot wijziging van Richtlijn 2003/87/EG tot vaststelling van een systeem 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 (PB L 130 van 16.5.2023, blz. 134, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj>).

januari 2024 is uitgebreid tot de sector maritiem vervoer (samen met de nodige wijzigingen van de MRV-verordening¹² van de EU, met het oog op de herziening van de monitoring- en rapportagevoorschriften, alsook door de herziening van de bijbehorende uitvoeringshandelingen en gedelegeerde handelingen);

- Verordening (EU) 2023/1805¹³, die gericht is op het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in de zeevaart (FuelEU Zeevaart-verordening) en waarbij het gebruik van die brandstoffen sinds 1 januari 2025 is verplicht voor schepen die havens in de EU aandoen.

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

Die EU-handelingen houden op hun beurt nauw verband met de IMO-maatregelen betreffende 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 het brandstofverbruik en de technische en operationele energie-efficiëntie van schepen per schip te verzamelen en te publiceren.

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

De wijzigingen van de voorschriften 20, 25, 27 en 28 van bijlage VI bij het Marpol met betrekking tot de toegankelijkheid van de IMO-databank betreffende het verbruik van stookolie (IMO DCS) en de herzieningsclausule van de maatregel ter vermindering van broeikasgasemissies op korte termijn, kunnen daarom een beslissende invloed hebben op de vereisten die van toepassing zijn krachtens Verordening (EU) 2015/757, Verordening (EU) 2023/1805 en Richtlijn (EU) 2023/959.

5.1.3. Wijzigingen van de hoofdstukken IV en V en het aanhangsel (Certificaten) van het Solas en wijzigingen van de HSC-code 1994 en de HSC-code 2000

In artikel 6 van Richtlijn 2002/59/EG betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart¹⁴ is bepaald dat elk schip dat een haven van een lidstaat aandoet, moet zijn uitgerust met een AIS dat voldoet aan de door de IMO vastgestelde prestatienormen.

¹¹ Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 oktober 2003 tot vaststelling van een regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap en tot wijziging van Richtlijn 96/61/EG van de Raad (PB L 275 van 25.10.2003, blz. 32, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj>).

¹² 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/957/oj>).

¹³ Verordening (EU) 2023/1805 van het Europees Parlement en de Raad van 13 september 2023 betreffende het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in het zeevervoer, en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG (PB L 234 van 22.9.2023, blz. 48, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj>).

¹⁴ Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad (PB L 208 van 5.8.2002, blz. 10, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2002/59/oj>).

Bij Verordening (EU) 2019/1239 is een Europees maritiem éénloketsysteem ingesteld¹⁵. Het is mogelijk om VDES te gebruiken voor de verzending van meldingsformaliteiten die op grond van de verordening vereist zijn.

Radiocommunicatieapparatuur is opgenomen in deel 5 van Uitvoeringsverordening (EU) 2025/1533 van de Commissie¹⁶. De uitvoeringsverordening bevat eisen waaraan het ontwerp, de constructie en de prestaties van en de beproevingsnormen voor de uitrusting van zeeschepen moeten voldoen. Ze is gebaseerd op de bevoegdheid van de Commissie om overeenkomstig artikel 35, lid 2, van Richtlijn 2014/90/EU inzake uitrusting van zeeschepen¹⁷ in uitvoeringshandelingen de eisen inzake het ontwerp, de constructie en de prestaties, alsmede de beproevingsnormen van uitrusting van schepen die onder die richtlijn vallen te bepalen.

In artikel 6, lid 2, punt a), i), van Richtlijn 2009/45/EG inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen¹⁸ is bepaald dat nieuwe passagiersschepen van klasse A die voor binnenlandse reizen binnen de EU worden gebruikt, geheel moeten voldoen aan de eisen van het Solas van 1974, zoals gewijzigd. Daarom zouden wijzigingen van de Solasvoorschriften gevolgen hebben voor de gemeenschappelijke regels van de Unie die in de richtlijn zijn vastgesteld.

De wijzigingen van de hoofdstukken IV en V en het aanhangsel (Certificaten) van het Solas en de wijzigingen van de HSC-code 1994 en de HSC-code 2000 kunnen daarom een beslissende invloed hebben op de eisen die van toepassing zijn krachtens Richtlijn 2002/59/EG, Richtlijn 2014/90/EU en Richtlijn 2009/45/EG.

5.1.4. Wijziging van de ESP-code 2011

Bij Verordening (EU) nr. 530/2012 betreffende het versneld invoeren van de vereisten inzake een dubbelwandige uitvoering of een gelijkwaardig ontwerp voor enkelwandige olietankschepen¹⁹ is het verplicht de keuringsregeling scheepvaart (CAS) van de IMO toe te passen op enkelwandige olietankschepen van meer dan 15 jaar oud. In het uitgebreide inspectieprogramma (Enhanced Survey Programme, ESP) is met betrekking tot inspecties van bulkvervoerders en olietankschepen gespecificeerd op welke manier die verscherpte controles moeten worden uitgevoerd. Omdat 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 verdachte plaatsen te onderzoeken, automatisch van toepassing worden via Verordening (EU) nr. 530/2012.

¹⁵ Verordening (EU) 2019/1239 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019 tot instelling van een Europees maritiem éénloketsysteem en tot intrekking van Richtlijn 2010/65/EU (PB L 198 van 25.7.2019, blz. 64, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1239/oj>).

¹⁶ Uitvoeringsverordening (EU) 2025/1533 van de Commissie van 23 juli 2025 tot vaststelling van uitvoeringsbepalingen voor Richtlijn 2014/90/EU van het Europees Parlement en de Raad wat betreft de eisen met betrekking tot het ontwerp, de constructie en de prestaties van en de beproevingsnormen voor de uitrusting van zeeschepen en tot intrekking van Uitvoeringsverordening (EU) 2024/1975 van de Commissie (PB L, 2025/1533, 23.7.2025, http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/1533/oj).

¹⁷ Richtlijn 2014/90/EU van het Europees Parlement en de Raad van 23 juli 2014 inzake uitrusting van zeeschepen en tot intrekking van Richtlijn 96/98/EG van de Raad (PB L 257 van 28.8.2014, blz. 146, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/90/oj>).

¹⁸ Richtlijn 2009/45/EG van het Europees Parlement en de Raad van 6 mei 2009 inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen (PB L 163 van 25.6.2009, blz. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2009/45/oj>).

¹⁹ Verordening (EU) nr. 530/2012 van het Europees Parlement en de Raad van 13 juni 2012 betreffende het versneld invoeren van de vereisten inzake een dubbelwandige uitvoering of een gelijkwaardig ontwerp voor enkelwandige olietankschepen (PB L 172 van 30.6.2012, blz. 3, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2012/530/oj>).

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

5.1.5. Wijzigingen van de LSA-code

De normen voor reddingsboten en reddingsvlotten en tewaterlatingsmiddelen en lieren worden geregeld bij Uitvoeringsverordening (EU) 2025/1533, waarin wordt verwezen naar de LSA-code. De uitvoeringsverordening bevat eisen waaraan het ontwerp, de constructie en de prestaties van en de beproevingsnormen voor de uitrusting van zeeschepen moeten voldoen. De verordening is gebaseerd op de bevoegdheid van de Commissie om overeenkomstig artikel 35, lid 2, van Richtlijn 2014/90/EU inzake uitrusting van zeeschepen in uitvoeringshandelingen de eisen inzake het ontwerp, de constructie en de prestaties, alsmede de beproevingsnormen van uitrusting van schepen die onder die richtlijn vallen te bepalen.

In Richtlijn 2009/45/EG inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen is in artikel 6, lid 2, punt a), i), bepaald dat het Solas, zoals gewijzigd, en de desbetreffende codes, met inbegrip van de LSA-code, van toepassing zijn op passagiersschepen van klasse A; in bijlage I, hoofdstuk III (Reddingsmiddelen), zijn diverse en uitgebreide eisen vastgesteld voor passagiersschepen van de klassen B, C en D die worden gebruikt voor binnenlandse reizen, ook met betrekking tot reddingsvlotten en reddingsboten door de toepassing van de LSA-code.

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

5.1.6. Wijzigingen van het Uitwateringsprotocol 1988

Het begrip “internationale verdragen”, zoals gedefinieerd in Richtlijn 2009/45/EG inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen (artikel 2, punt a)), omvat het Internationaal Verdrag betreffende de uitwatering van schepen, samen met de protocollen en wijzigingen daarvan, en de daarmee verband houdende verplicht toepasbare codes, in de versie die van kracht is. Bovendien is in artikel 6, lid 2, punt b), van die richtlijn bepaald dat “alle nieuwe passagiersschepen van ten minste 24 meter lang dienen te voldoen aan het Internationaal Verdrag betreffende de uitwatering van schepen van 1966”.

De wijzigingen van het Uitwateringsprotocol 1988 kunnen daarom een beslissende invloed hebben op de toepassing van Richtlijn 2009/45/EG.

5.2. EU-bevoegdheid

Het onderwerp van de beoogde handelingen betreft gebieden die grotendeels onder secundaire wetgeving van de Unie vallen, zoals toegelicht in punt 5.1. De Unie heeft daarom krachtens het laatste zinsdeel van artikel 3, lid 2, VWEU exclusieve externe bevoegdheid, omdat de beoogde handelingen “gemeenschappelijke regels kunnen aantasten of de strekking daarvan kunnen wijzigen”. De beoogde handelingen kunnen een beslissende invloed hebben op de inhoud van de EU-wetgeving, te weten:

- Richtlijn (EU) 2016/802. De vaststelling van een emissiebeheersgebied in de EU-lidstaten zou immers gevolgen hebben voor de toepassing van die richtlijn, omdat in artikel 6, artikel 13 en bijlage I ervan wordt verwezen naar de voorschriften van bijlage VI bij het Marpol met betrekking tot het maximale zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen en de SO_x-uitstoot van schepen in EU-wateren;
- Verordening (EU) 2015/757. In die verordening is immers het rechtskader vastgesteld voor een EU-systeem voor de monitoring, de rapportage en de verificatie

van broeikasgasemissies. De naleving van de nieuwe verplichtingen die voortvloeien uit de uitbreiding van het EU-ETS tot het maritieme vervoer en de FuelEU Zeevaartverordening, zal gebaseerd zijn op het systeem voor monitoring, rapportage en verificatie dat is ingesteld bij de MRV-verordening van de EU;

- Richtlijn 2003/87/EG, zoals gewijzigd bij Richtlijn (EU) 2023/959 teneinde het EU-ETS uit te breiden tot de sector maritiem vervoer. Die richtlijn houdt immers nauw verband met de IMO-maatregelen betreffende 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. Die verordening houdt immers nauw verband met de IMO-maatregelen betreffende 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 2002/59/EG. In artikel 6 van de richtlijn is immers bepaald dat elk schip dat een haven van een lidstaat aandoet, moet zijn uitgerust met een AIS dat voldoet aan de door de IMO vastgestelde prestatienormen;
- Verordening (EU) 2019/1239. Het is immers mogelijk om VDES te gebruiken voor de verzending van meldingsformaliteiten zoals vereist door de verordening;
- Richtlijn 2014/90/EU en Uitvoeringsverordening (EU) 2025/1533 van de Commissie. Radiocommunicatieapparatuur is immers opgenomen in deel 5 van de uitvoeringsverordening. Bovendien worden de normen voor reddingsboten en reddingsvlotten en tewaterlatingsmiddelen en lieren geregeld bij de uitvoeringsverordening, waarin wordt verwezen naar de LSA-code;
- Richtlijn 2009/45/EG. In artikel 6, lid 2, punt a), i), van die richtlijn is immers bepaald dat nieuwe passagiersschepen van klasse A geheel moeten voldoen aan de eisen van het Solas van 1974, zoals gewijzigd, en de desbetreffende codes, met inbegrip van de LSA-code. In artikel 6, lid 4, is bepaald dat hogesnelheidspassagiersvaartuigen, die voor binnenlandse reizen worden gebruikt en die op of na 1 januari 1996 zijn gebouwd of ingrijpende reparaties, verbouwingen of wijzigingen hebben ondergaan, moeten voldoen aan de eisen van de voorschriften X/2 en X/3 van het Solas van 1974, die voorzien in de toepassing van de “Internationale Code voor de veiligheid van hogesnelheidsvaartuigen”. Bijlage I, hoofdstuk III (Reddingsmiddelen), bevat diverse en uitgebreide eisen voor passagiersschepen van de klassen B, C en D die worden gebruikt voor binnenlandse reizen, ook met betrekking tot reddingsvlotten en reddingsboten door de toepassing van de LSA-code. Bovendien omvat het begrip “internationale verdragen”, zoals gedefinieerd in artikel 2, punt a), het Internationaal Verdrag betreffende de uitwatering van schepen, samen met de protocollen en wijzigingen daarvan, en de daarmee verband houdende verplicht toepasbare codes, in de versie die van kracht is. Bovendien is in artikel 6, lid 2, punt b), van die richtlijn bepaald dat “alle nieuwe passagiersschepen van ten minste 24 meter lang dienen te voldoen aan het Internationaal Verdrag betreffende de uitwatering van schepen van 1966”;

- Verordening (EU) nr. 530/2012. Volgens de verordening is het immers verplicht de keuringsregeling scheepvaart (CAS) van de IMO toe te passen op enkelwandige olietankschepen die meer dan 15 jaar oud zijn. In het uitgebreide inspectieprogramma (Enhanced Survey Programme — ESP) is met betrekking tot inspecties van bulkvervoerders en olietankschepen gespecificeerd op welke manier die verscherpte controles moeten worden uitgevoerd. Omdat 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 verdachte plaatsen te onderzoeken, automatisch van toepassing worden via Verordening (EU) nr. 530/2012.

6. RECHTSGRONDSLAG

6.1. Procedurele rechtsgrondslag

6.1.1. Beginselen

Artikel 218, lid 9, 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 overeenkomst²⁰.

Het begrip “handelingen met rechtsgevolgen” omvat tevens handelingen die rechtsgevolgen hebben uit hoofde van de op het betrokken lichaam toepasselijke volkenrechtelijke bepalingen. Het heeft met name betrekking op de situatie waarin in de internationale overeenkomst waarbij het lichaam is opgericht, wordt bepaald dat de besluiten van het lichaam bindend zijn voor de partijen. Dat is bijvoorbeeld het geval als volgens de internationale overeenkomst aan het lichaam de bevoegdheid wordt verleend om bepaalde aspecten van de overeenkomst of de bijlagen daarbij te wijzigen.

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 tijdens MEPC 84 van de IMO aan te nemen handelingen zijn handelingen met rechtsgevolgen, omdat zij een beslissende invloed kunnen hebben op de inhoud van de EU-wetgeving, zoals toegelicht in de punten 5.1 en 5.2.

De tijdens MSC 111 van de IMO aan te nemen handelingen zijn handelingen met rechtsgevolgen, omdat zij een beslissende invloed kunnen hebben op de inhoud van de EU-wetgeving, zoals toegelicht in punt 5.1.

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.

²⁰ Zaak C-399/12 Duitsland/Raad (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, punt 64.

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 geplande handeling een tweeledige doelstelling heeft of bestaat uit twee componenten, waarvan er een kan worden gezien als hoofddoelstelling of overwegende component, terwijl de andere doelstelling of de andere component slechts ondergeschikt is, moet het overeenkomstig artikel 218, lid 9, VWEU te nemen besluit op één materiële rechtsgrondslag worden gebaseerd, namelijk die welke vereist is gelet op de hoofddoelstelling of de overwegende component.

6.2.2. Toepassing op het onderhavige geval

De doelstelling en de inhoud van de beoogde handeling hebben in de eerste plaats betrekking op maritiem vervoer, ook al hebben enkele van de beoogde wijzigingen betrekking op milieuaspecten. 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 84e zitting van de Commissie voor de bescherming van het mariene milieu met betrekking tot de vaststelling van wijzigingen van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen (Marpol) en tijdens de 11e zitting van de Maritieme Veiligheidscommissie met betrekking tot de vaststelling van wijzigingen van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (Solas) van 1974, de Internationale Code voor de veiligheid van hogesnelheidsvaartuigen van 1994 (HSC-code 1994), de Internationale Code voor de veiligheid van hogesnelheidsvaartuigen van 2000 (HSC-code 2000), de Internationale code voor het uitgebreide inspectieprogramma bij inspecties van bulkschepen en olietankschepen van 2011 (ESP-code 2011), de Internationale code voor reddingsmiddelen (LSA-code) en het Protocol van 1988 bij het Internationaal Verdrag betreffende de uitwatering van schepen van 1966 (Uitwateringsprotocol 1988)

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 (MEPC) 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 of andere bepalingen. De MEPC zal tijdens haar 84e zitting wijzigingen van het Marpol aannemen overeenkomstig artikel 16, lid 2, punten b), c) en d).
- (4) Krachtens artikel 28, punt b), van het Verdrag inzake de IMO treft de Maritieme Veiligheidscommissie (MSC) 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. De MSC zal tijdens haar 11e zitting wijziging

aannemen overeenkomstig artikel VIII, punt b), iv), van het Solas-verdrag en artikel VI, punt 2), d), van het Uitwateringsprotocol 1988.

- (5) De Commissie voor de bescherming van het mariene milieu van de IMO zal tijdens haar 84e zitting van 27 april tot en met 1 mei 2026 wijzigingen van bijlage VI bij het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen (Marpol) aannemen met betrekking tot de aanwijzing van het noordoostelijke deel van de Atlantische Oceaan als nieuw emissiebeheersgebied (voorschriften 13 en 14 en aanhangsel VII), de toegankelijkheid van de IMO-databank betreffende het verbruik van scheepsbrandstof (IMO DCS) en de herzieningsclausule van de maatregel ter vermindering van broeikasgasemissies op korte termijn (voorschriften 20, 25, 27 en 28).
- (6) De Maritieme Veiligheidscommissie van de IMO zal tijdens haar 111e zitting van 13 tot en met 22 mei 2026 wijzigingen aannemen van de hoofdstukken IV en V en het aanhangsel (Certificaten) van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (Solas) van 1974, de Internationale Code voor de veiligheid van hogesnelheidsvaartuigen van 1994 (HSC-code 1994), de Internationale Code voor de veiligheid van hogesnelheidsvaartuigen van 2000 (HSC-code 2000), de Internationale code voor het uitgebreide inspectieprogramma bij inspecties van bulkschepen en olietankschepen van 2011 (ESP-code 2011), de Internationale code voor reddingsmiddelen (LSA-code) en bijlage B bij het Protocol van 1988 bij het Internationaal Verdrag betreffende de uitwatering van schepen van 1966 (Uitwateringsprotocol 1988).
- (7) De beoogde handelingen van de MEPC en de MSC zullen rechtsgevolgen hebben.
- (8) Het is daarom passend het standpunt te bepalen dat namens de Unie moet worden ingenomen tijdens MEPC 84, omdat de beoogde handelingen een beslissende invloed kunnen hebben op de inhoud van het Unierecht, namelijk Richtlijn (EU) 2016/802 met betrekking tot een vermindering van het zwavelgehalte van bepaalde vloeibare brandstoffen¹, Verordening (EU) 2015/757 betreffende de monitoring, de rapportage en de verificatie van kooldioxide-emissies door maritiem vervoer², Richtlijn (EU) 2023/959 tot wijziging van Richtlijn 2003/87/EG tot vaststelling van een systeem 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 broeikasgasemissierechten³, en Verordening (EU) 2023/1805 betreffende het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in het zeevervoer⁴.
- (9) De Unie moet derhalve de wijzigingen van de voorschriften 13 en 14 en van aanhangsel VII van bijlage VI bij het Marpol steunen, omdat die zullen bijdragen tot het voorkomen, beperken en beheersen van de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen van schepen om de daarmee samenhangende voordelen voor de gezondheid, het milieu en de economie te realiseren.
- (10) De Unie moet ook de wijzigingen van voorschrift 27 van bijlage VI bij het Marpol steunen, omdat die de toegankelijkheid van de gegevens in de IMO DCS verder zullen

¹ PB L 132 van 21.5.2016, blz. 58.

² PB L 123 van 19.5.2015, blz. 55.

³ PB L 130 van 16.5.2023, blz. 134.

⁴ PB L 234 van 22.9.2023, blz. 48.

verbeteren om de robuuste uitvoering van het CII-kader te waarborgen en de evaluatie ervan te vergemakkelijken.

- (11) De Unie moet de wijzigingen van de voorschriften 20, 25, 27 en 28 van bijlage VI bij het Marpol steunen, omdat ze voortvloeien uit de vaststelling van de IMO-strategie inzake broeikasgassen van 2023 en uit de afronding van de herziening door de IMO van de maatregelen op korte termijn, en omdat ze een nadere herziening van die voorschriften mogelijk maken.
- (12) Het is passend het standpunt te bepalen dat namens de Unie moet worden ingenomen tijdens MSC 111, 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 passagiersschepen⁵, Richtlijn 2002/59/EG betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart⁶, Verordening (EU) nr. 530/2012 betreffende het versneld invoeren van de vereisten inzake een dubbelwandige uitvoering of een gelijkwaardig ontwerp voor enkelwandige olietankschepen⁷ en Richtlijn 2014/90/EU inzake uitrusting van zeeschepen⁸.
- (13) De Unie moet derhalve de wijzigingen van de hoofdstukken IV en V en het aanhangsel (Certificaten) van het Solas, van de HSC-code 1994 en van de HSC-code 2000 steunen omdat het efficiënter is speciale kanalen te gebruiken voor specifieke applicatieberichten (application specific messages, ASM) van VDES, en omdat VDES extra capaciteit heeft voor de uitwisseling van meer digitale gegevens en dus kan worden aangepast aan de toenemende vraag naar het gebruik van digitale gegevens in maritieme radiocommunicatie. Bovendien heeft de uitwisseling van digitale gegevens tal van voordelen, niet alleen voor de veiligheid en het situationeel bewustzijn, maar ook voor beveiliging, de efficiëntie van de scheepvaart, de bescherming van het mariene milieu en de beperking van de lasten voor zeevarenden. VDES verbetert de voordelen van AIS aanzienlijk en wordt beschouwd als een katalysator voor e-navigatie. De mogelijkheid om ASM en andere informatie uit te wisselen tussen schepen en autoriteiten aan wal wordt aanzienlijk verbeterd door de toepassing van VDES. De Unie moet die wijzigingen ook steunen omdat bij de invoering van nieuwe erkende mobiele satellietdiensten duidelijk de vereiste moet worden vermeld dat informatie over maritieme veiligheid en informatie over opsporing en redding moet worden verspreid via alle erkende operationele mobiele satellietdiensten.
- (14) De Unie moet de wijzigingen van de ESP-code 2011 steunen omdat die technieken meer efficiëntie, meer flexibiliteit en een grotere betrouwbaarheid bieden bij de dagelijkse onderzoeks- en inspectieactiviteiten, zonder afbreuk te doen aan het resultaat van die onderzoeken.
- (15) De Unie moet de wijzigingen van de LSA-code steunen omdat ze de veiligheid van mensenlevens op zee zullen bevorderen door het vertrouwen in het doeltreffende en efficiënte gebruik van vrijvalreddingsboten te vergroten als het schip wordt verlaten.
- (16) De Unie moet de wijzigingen van de Uitwateringsprotocol 1988 steunen omdat het plaatsen van relingen met drie horizontale spijlen op de dekstructuur de bescherming van de bemanning doeltreffend kan verbeteren, het risico op overboord vallen en

⁵ PB L 163 van 25.6.2009, blz. 1.

⁶ PB L 208 van 5.8.2002, blz. 10.

⁷ PB L 172 van 30.6.2012, blz. 3.

⁸ PB L 257 van 28.8.2014, blz. 146.

verwondingen van de bemanning kan verminderen en de veiligheid van schepen kan verbeteren met minimale economische kosten.

- (17) Het standpunt van de Unie moet worden uitgedrukt door de gezamenlijk in het belang van de Europese Unie optredende lidstaten van de Unie die lid zijn van de IMO,

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

Het standpunt dat namens de Unie moet worden ingenomen tijdens de 84e zitting van de Commissie voor de bescherming van het mariene milieu van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) of tijdens een daaropvolgende zitting houdt in dat wordt ingestemd met de aanneming van de wijzigingen van:

- (a) de voorschriften 13 en 14 en aanhangsel VII van bijlage VI bij het Marpol met betrekking tot de aanwijzing van het noordoostelijke deel van de Atlantische Oceaan als nieuw emissiebeheersgebied (ECA),
- (b) de voorschriften 20, 25, 27 en 28 van bijlage VI bij het Marpol met betrekking tot de toegankelijkheid van de IMO-databank betreffende het verbruik van stookolie (IMO DCS) en de herzieningsclausule van de maatregel ter vermindering van broeikasgasemissies op korte termijn.

Artikel 2

Het standpunt dat namens de Unie moet worden ingenomen tijdens de 111e zitting van de Maritieme Veiligheidscommissie van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) of tijdens een daaropvolgende zitting houdt in dat wordt ingestemd met de aanneming van de wijzigingen van:

- (a) de hoofdstukken IV en V en het aanhangsel (Certificaten) van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (Solas) van 1974,
- (b) de Internationale Code voor de veiligheid van hogesnelheidsvaartuigen van 1994 (HSC-code 1994),
- (c) de Internationale Code voor de veiligheid van hogesnelheidsvaartuigen van 2000 (HSC-code 2000),
- (d) de Internationale code voor het uitgebreide inspectieprogramma bij inspecties van bulkschepen en olietankschepen van 2011 (ESP-code 2011),
- (e) de Internationale code voor reddingsmiddelen (LSA-code),
- (f) bijlage B bij het Protocol van 1988 bij het Internationaal Verdrag betreffende de uitwatering van schepen van 1966 (Uitwateringsprotocol 1988).

Artikel 3

- (g) Het in artikel 1 vermelde standpunt wordt tot uitdrukking gebracht 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 in het belang van de Unie.

- (h) Het in artikel 2 vermelde standpunt wordt tot uitdrukking gebracht door de lidstaten van de Unie die lid zijn van de Maritieme Veiligheidscommissie van de IMO, die gezamenlijk optreden in het belang van de Unie.

Artikel 4

Dit besluit is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel,

Voor de Raad
De voorzitter