



Brussel, 31 maart 2023
(OR. en)

8026/23

**Interinstitutioneel dossier:
2023/0092(NLE)**

**MAR 48
OMI 28**

VOORSTEL

van:	de secretaris-generaal van de Europese Commissie, ondertekend door mevrouw Martine DEPREZ, directeur
ingekomen:	31 maart 2023
aan:	mevrouw Thérèse BLANCHET, secretaris-generaal van de Raad van de Europese Unie
nr. Comdoc.:	COM(2023) 181 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 107e vergadering van de Maritieme Veiligheidscommissie met betrekking tot de vaststelling van wijzigingen van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974 (SOLAS), de Internationale Code voor de veiligheid van hogesnelheidsvaartuigen, 1994 (HSC-Code 1994), de HSC-Code 2000, de Internationale Gedragscode voor schepen die in poolwateren varen (Zeevaartcode voor het Noordpoolgebied), het Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst, 1978 (STCW) en de STCW-Code, en van de Internationale Code voor reddingsmiddelen (LSA-Code)

Hierbij gaat voor de delegaties document COM(2023) 181 final.

Bijlage: COM(2023) 181 final



Brussel, 31.3.2023
COM(2023) 181 final

2023/0092 (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 107e vergadering van de Maritieme Veiligheidscommissie met betrekking tot de vaststelling van wijzigingen van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974 (SOLAS), de Internationale Code voor de veiligheid van hogesnelheidsvaartuigen, 1994 (HSC-Code 1994), de HSC-Code 2000, de Internationale Gedragscode voor schepen die in poolwateren varen (Zeevaartcode voor het Noordpoolgebied), het Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst, 1978 (STCW) en de STCW-Code, en van de Internationale Code voor reddingsmiddelen (LSA-Code)

TOELICHTING

1. ONDERWERP VAN HET VOORSTEL

Dit voorstel betreft het besluit tot bepaling van het standpunt dat namens de Unie moet worden ingenomen tijdens de 107e vergadering van de Maritieme Veiligheidscommissie (MSC 107) van de Internationale Maritieme Organisatie, die plaatsvindt van 31 mei tot en met 9 juni 2023.

Tijdens MSC 106 is het voornemen bekendgemaakt om tijdens MSC 107 wijzigingen vast te stellen:

- (1) van hoofdstuk II-2 van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974 (SOLAS) en van de Internationale Code voor de veiligheid van hogesnelheidsvaartuigen, 1994 (HSC-Code 1994) en de HSC-Code 2000;
- (2) van hoofdstuk XIV van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974 (SOLAS) en van de Internationale Gedragscode voor schepen die in poolwateren varen (Zeevaartcode voor het Noordpoolgebied);
- (3) van het Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst, 1978 (STCW) en de STCW-Code;
- (4) van de Internationale Code voor reddingsmiddelen (LSA-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 voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 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 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 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 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 handeling van de Maritieme Veiligheidscommissie van de IMO

Tijdens MSC 107, van 31 mei tot en met 9 juni 2023, zal de Maritieme Veiligheidscommissie wijzigingen aannemen van SOLAS-hoofdstuk II-2 en de HSC-Codes van 1994 en 2000 inzake het verbod op perfluorooctaansulfonzuur (PFOS), van SOLAS-hoofdstuk XIV en de Zeevaartcode voor het Noordpoolgebied inzake de veiligheid van vissersvaartuigen, van het STCW-Verdrag en de STCW-Code inzake het gebruik van elektronische vaarbevoegdheids- en bekwaamheidsbewijzen, en van de LSA-Code inzake ventilatienormen in volledig gesloten reddingsboten.

Het doel van de beoogde wijzigingen van SOLAS-hoofdstuk II-2 en de HSC-Codes van 1994 en 2000 is het gebruik van blusschuim dat PFOS bevat te verbieden voor brandbestrijding op zee.

Het doel van de beoogde wijzigingen van SOLAS-hoofdstuk XIV en de Zeevaartcode voor het Noordpoolgebied is de veiligheidsnormen te verbeteren voor niet-SOLAS-schepen die in poolwateren varen.

Het doel van de beoogde wijzigingen van het STCW-Verdrag en de STCW-Code is het gebruik van elektronische vaarbevoegdheids- en bekwaamheidsbewijzen van zeevarenden in te voeren om het werk te vergemakkelijken, de administratieve lasten voor

vlaggenstaatadministraties, ambtenaren van de havenstaatcontrole en zeevarenden te verminderen en een snellere identificatie van frauduleuze bewijzen mogelijk te maken.

Het doel van de beoogde wijzigingen van de LSA-Code is de veiligheidsvoorschriften met betrekking tot de ventilatienormen in volledig gesloten reddingsboten aan te scherpen.

3. NAMENS DE UNIE IN TE NEMEN STANDPUNT

3.1. Wijziging van hoofdstuk II-2 van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974 (SOLAS) en van de Internationale Code voor de veiligheid van hogesnelheidsvaartuigen, 1994 (HSC-Code 1994) en de HSC-Code 2000

Tijdens MSC 101 werd een nieuwe tekst goedgekeurd om het gebruik van PFOS in nieuwe brandblussystemen te verbieden, hetgeen door de Unie werd gesteund. Tijdens MSC 101 werd de tekst toegevoegd aan de tweejaarlijkse agenda van de subcommissie voor scheepssystemen en -uitrusting (SSE).

Tijdens SSE 7 werd overeengekomen het toepassingsgebied van de tekst over “De ontwikkeling van bepalingen om het gebruik van blusschuim dat perfluorooctaansulfonzuur (PFOS) bevat voor brandbestrijding aan boord van schepen te verbieden” uit te breiden met andere voorschriften van SOLAS-hoofdstuk II-2 en andere instrumenten, met het oog op goedkeuring tijdens MSC 102. De Unie steunde de opname van de nieuwe tekst op de agenda van SSE 8.

Tijdens MSC 102 werd overeengekomen het toepassingsgebied van de tekst uit te breiden en de tekst op te nemen op de agenda van SSE 8, hetgeen door de Unie werd gesteund.

Tijdens SSE 8 werd ingestemd met de ontwerpwijzigingen van SOLAS-hoofdstuk II-2 en de HSC-Codes van 1994 en 2000 inzake het verbod op PFOS. Tijdens SSE 8 bestond het standpunt van de Unie erin de voorgestelde ontwerpwijzigingen van SOLAS-hoofdstuk II-2 en de wijzigingen van de HSC-Codes van 1994 en 2000 te steunen en werd voorgesteld die voor te leggen aan een werkgroep om de laatste hand te leggen aan de wijzigingen van het SOLAS en de HSC-Codes.

Tijdens MSC 106 werden de ontwerpwijzigingen van SOLAS-hoofdstuk II-2 en de HSC-Codes van 1994 en 2000 goedgekeurd (punt 11.29 van het verslag van MSC 106 (MSC 106/19)) met het oog op de aanneming ervan tijdens MSC 107.

Tijdens MSC 106 bestond het standpunt van de Unie erin de goedkeuring van de ontwerpwijzigingen van SOLAS-hoofdstuk II-2 en de HSC-Codes van 1994 en 2000 te steunen.

Het standpunt van de Unie moet erin bestaan die wijzigingen te steunen, aangezien PFOS een schadelijke stof is voor zowel de menselijke gezondheid als het mariene milieu en die wijzigingen voorzien in een verbod op het gebruik van blusschuim dat PFOS bevat bij brandbestrijding op zee.

3.2. Wijziging van hoofdstuk XIV van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974 (SOLAS) en van de Zeevaartcode voor het Noordpoolgebied

Tijdens MSC 100 werd gekeken naar de voorgestelde wijzigingen van SOLAS-hoofdstuk XIV om de verplichte toepassing van sommige bepalingen op vissersvaartuigen mogelijk te maken. Daarnaast werd tijdens MSC 100 overwogen om bepaalde methoden voor het bepalen

van de operationele capaciteit van een schip in ijs verplicht te stellen als essentieel onderdeel van de reisplanning (Zeevaartcode voor het Noordpoolgebied, hoofdstuk 11) en werd gepleit om het meenemen aan boord een operationele handleiding voor de poolwateren (PWOM) van de Zeevaartcode voor het Noordpoolgebied of onderdelen daarvan verplicht te stellen.

Tijdens MSC 100 bestond het standpunt van de Unie erin om verder onderzoek tijdens MSC 100 van de voorgestelde wijzigingen van SOLAS-hoofdstuk XIV en de Zeevaartcode voor het Noordpoolgebied te steunen, althans wat vissersvaartuigen betreft.

Tijdens MSC 101 heeft de commissie zich gebogen over de uitbreiding van de bepalingen van de Zeevaartcode voor het Noordpoolgebied tot niet-SOLAS-schepen en over een voorstel voor een ontwerp-resolutie van de algemene vergadering waarin de lidstaten dringend worden verzocht vrijwillig stappen te ondernemen om de veiligheidsmaatregelen van de Zeevaartcode voor het Noordpoolgebied toe te passen op niet-SOLAS-schepen.

Vervolgens werd tijdens MSC 101 de ontwerp-resolutie van de algemene vergadering goedgekeurd over tijdelijke veiligheidsmaatregelen voor in poolwateren varende schepen die niet krachtens het SOLAS-Verdrag zijn gecertificeerd, en werd besloten tot verwijzing naar NCSR 7 om de gevolgen en de haalbaarheid van de toepassing van de hoofdstukken 9 en 11 van de Zeevaartcode voor het Noordpoolgebied op niet-SOLAS-schepen te onderzoeken en om te bepalen op welke wijze de veiligheid van niet-SOLAS-schepen het best kan worden verbeterd, met inbegrip van de eventuele ontwikkeling van wijzigingen van het SOLAS en/of de Zeevaartcode voor het Noordpoolgebied.

Tijdens MSC 101 bestond het standpunt van de Unie erin:

1. het voorstel om die kwestie voor verdere bespreking naar NCSR te verwijzen, in beginsel te steunen;
2. waar het gaat om vissersvaartuigen, het opstellen van een ontwerp-resolutie van de algemene vergadering te steunen.

Tijdens de 7e vergadering van de Subcommissie navigatie, communicatie en opsporing en redding (NCSR) is die subcommissie overeengekomen een correspondentiegroep op te richten, gecoördineerd door Nieuw-Zeeland.

Tijdens NCSR 7 bestond het standpunt van de Unie erin het voorstel voor het onderzoeken van technische kwesties in verband met de haalbaarheid en de gevolgen van de toepassing van de hoofdstukken 9 en 11 van de Zeevaartcode voor het Noordpoolgebied op niet-SOLAS-schepen, in het algemeen te steunen.

Tijdens NCSR 8 kwam de subcommissie overeen dat:

- (1) de te ontwikkelen ontwerp-wijzigingen van de Zeevaartcode voor het Noordpoolgebied moeten worden beperkt tot de bestaande delen I-A en I-B, met eventuele daaruit voortvloeiende wijzigingen van het inleidende gedeelte;
- (2) het toepassingsgebied van de in deel I-A van de Zeevaartcode voor het Noordpoolgebied te ontwikkelen relevante voorschriften ten minste moet worden uitgebreid tot alle reizen in poolwateren voor vissersvaartuigen van 24 meter of meer, plezierjachten van 300 brutoton en meer die niet voor handelsdoeleinden worden gebruikt, en vrachtschepen van 300 brutoton en meer, maar van minder dan 500 brutoton; en
- (3) ontwerp-wijzigingen van SOLAS-hoofdstuk XIV moeten worden ontwikkeld om de toepassing van de Zeevaartcode voor het Noordpoolgebied uit te breiden tot andere schepen en om vrijstellingen en vrijheid van handelen aan te pakken.

Om op dit gebied verdere vooruitgang te boeken, stemde de subcommissie uiteindelijk in met de heroprichting van de correspondentiegroep inzake veiligheidsmaatregelen voor niet-SOLAS-schepen die in poolwateren varen.

Tijdens NCSR 8 bestond het standpunt van de Unie erin steun te verlenen aan de heroprichting van de correspondentiegroep om de tekst van de hoofdstukken 9 en 11 verder uit te werken en een ontwerptekst op te stellen voor een wijziging van het SOLAS-Verdrag, met name voor vissersvaartuigen en pleziervaartuigen.

Tijdens NCSR 9 bestond het standpunt van de Unie erin, waar het gaat om vissersvaartuigen en pleziervaartuigen, de ontwerpwijzigingen van SOLAS-hoofdstuk XIV en de ontwerpwijzigingen van de delen I-A en I-B van de Zeevaartcode voor het Noordpoolgebied te steunen.

Tijdens MSC 106 heeft de commissie de beoogde wijzigingen van SOLAS-hoofdstuk XIV en de Zeevaartcode voor het Noordpoolgebied goedgekeurd (punt 13.9 van het verslag van MSC 106 (MSC 106/19)), zodat de wijzigingen tijdens MSC 107 kunnen worden aangenomen en op 1 januari 2026 in werking kunnen treden.

Tijdens MSC 106 bestond het standpunt van de Unie erin de ontwerpwijzigingen van SOLAS-hoofdstuk XIV en de ontwerpwijzigingen van de delen I-A en I-B van de Zeevaartcode voor het Noordpoolgebied te steunen.

Het standpunt van de Unie moet erin bestaan die wijzigingen te steunen, aangezien zij zullen leiden tot een verbetering van de veiligheidsnormen voor niet-SOLAS-schepen die in poolwateren varen.

3.3. Wijzigingen van het Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst, 1978 (STCW) en de STCW-Code

De Subcommissie inzake de menselijke factor, opleiding en wachtdienst (HTW) heeft zich tijdens haar 5e vergadering gebogen over een voorstel voor een ontwerp voor een uniforme interpretatie van STCW-voorschrift I/2 ter verduidelijking van de betekenis van de term “origineel” voor vaarbevoegdheids- en bekwaamheidsbewijzen van zeevarenden, met het oog op de mogelijkheid om elektronische bewijzen te gebruiken voor de toepassing van het STCW-Verdrag, zoals reeds het geval is voor andere verdragen. In feite heeft de IMO al richtsnoeren voor het gebruik van elektronische bewijzen ontwikkeld (FAL.5/Circ.39/Rev.2). Tijdens HTW 5 liepen de standpunten echter uiteen over de vraag of die richtsnoeren al voorzien in de afgifte van elektronische STCW-bewijzen.

Het standpunt van de Unie tijdens HTW 5 bestond erin steun te verlenen aan het voorstel om de betekenis van de term “origineel” (voorschrift I/2 van het STCW-Verdrag) te verduidelijken, zodat de erkenning van bewijzen in elektronische vorm mogelijk wordt.

De Maritieme Veiligheidscommissie (MSC) is tijdens haar 100e vergadering overeengekomen om op de tweejaarlijkse agenda van de Subcommissie HTW en de voorlopige agenda voor HTW 6 een tekst op te nemen over “De ontwikkeling van wijzigingen van het STCW-Verdrag en de STCW-Code met het oog op het gebruik van elektronische bewijzen en documenten van zeevarenden”, met 2020 als streefjaar voor de voltooiing, in samenwerking met Subcommissie III, wanneer en zodra de Subcommissie HTW daarom vraagt. Tijdens MSC 100 werd ook overeengekomen de FAL-commissie in kennis te stellen van de nieuwe tekst, aangezien zij de richtsnoeren voor het gebruik van elektronische bewijzen had goedgekeurd (FAL.5/Circ.39/Rev.2).

Tijdens MSC 100 bestond het standpunt van de Unie erin het voorstel voor een nieuwe tekst over het gebruik van elektronische bewijzen krachtens het STCW-Verdrag en de STCW-Code te steunen.

Tijdens HTW 6 werd opgemerkt dat het de voorkeur verdient om in een correspondentiegroep met de bespreking van die kwestie te beginnen. Tijdens HTW 6 bestond het standpunt van de Unie erin de oprichting van een correspondentiegroep te steunen.

Nadat het verslag van de correspondentiegroep was besproken, werd tijdens HTW 7 erkend dat verdere werkzaamheden en besprekingen nodig zijn met betrekking tot de wijziging van de desbetreffende voorschriften van het STCW-Verdrag, de bepalingen van de delen A en B van de STCW-Code en de ontwikkeling van ontwerprichtsnoren. De correspondentiegroep werd derhalve opnieuw opgericht.

Tijdens HTW 7 bestond het standpunt van de Unie erin de werkzaamheden van de correspondentiegroep in het algemeen te steunen en voor te stellen dat het verslag wordt voorgelegd aan een tijdens HTW 8 op te richten werkgroep om de laatste hand te leggen aan de ontwerpwijzigingen van het STCW-Verdrag en de ontwerprichtsnoren.

Tijdens HTW 8 werd nota genomen van de aanzienlijke vooruitgang die de correspondentiegroep heeft geboekt bij de ontwikkeling van de ontwerpwijzigingen van het STCW-Verdrag en de STCW-Code betreffende het gebruik van elektronische vaarbevoegdheids- en bekwaamheidsbewijzen van zeevarenden, de ontwerprichtsnoren voor het gebruik van elektronische bewijzen van zeevarenden en de bijbehorende ontwerpcirculaire STCW.7. De Unie steunde de werkzaamheden van de correspondentiegroep en stelde voor het verslag voor te leggen aan een werkgroep.

Tijdens MSC 106 werden de ontwerpwijzigingen van de voorschriften I/1 en I/2 van het STCW-Verdrag en van deel A-I/2 van de STCW-Code goedgekeurd (punten 10.4 e 10.5 van het verslag van MSC 106 (MSC 106/19)), met het oog op de aanneming ervan tijdens MSC 107.

Tijdens MSC 106 bestond het standpunt van de Unie erin de goedkeuring van de ontwerpwijzigingen van de STCW-voorschriften I/1 en I/2 en deel A-I/2 van de STCW-Code met betrekking tot het gebruik van elektronische bewijzen te steunen.

Het standpunt van de Unie moet erin bestaan die wijzigingen te steunen, aangezien de digitalisering van STCW-bewijzen het werk zou vergemakkelijken en de administratieve lasten voor vlaggenstaatadministraties, ambtenaren van de havenstaatcontrole en zeevarenden zou verminderen. Ook zou digitalisering kunnen bijdragen tot een snellere identificatie van frauduleuze bewijzen.

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

De Maritieme Veiligheidscommissie (MSC) heeft tijdens haar 97e vergadering een nieuwe tekst vastgesteld met betrekking tot de voorschriften voor de ventilatie in volledig gesloten reddingsboten, die door de Unie werd gesteund.

De Subcommissie voor scheepssystemen en -uitrusting (SSE) heeft tijdens haar 4e vergadering onder coördinatie van de Verenigde Staten de correspondentiegroep inzake reddingsmiddelen (LSA) opgericht om de vereiste gegevens te verzamelen, de mogelijke criteria vast te stellen waarop de nieuwe ventilatievoorschriften moeten worden gebaseerd en de te gebruiken criteria aan te bevelen voor de ontwerpwijzigingen van hoofdstuk IV, punt 4.6.6.1, van de LSA-code en de ontwerpwijzigingen van resolutie MSC.81(70).

Tijdens SSE 4 bestond het standpunt van de Unie erin verdere besprekingen in een werkgroep van de ontwerpwijzigingen van de LSA-Code en van resolutie MSC.81(70) in beginsel te steunen.

De Subcommissie SSE kwam tijdens haar 5e vergadering het volgende overeen:

1. voor volledig gesloten reddingsboten moet de ventilatie-/luchtuitwisselingssnelheid op basis van microklimaatparameters het criterium zijn dat wordt vermeld in de ontwerpwijzigingen van de LSA-Code, zonder actieve of passieve ventilatiemethoden uit te sluiten;
2. de CO₂-concentratie mag niet hoger zijn dan 5 000 ppm, waarvoor een ventilatiesnelheid van ten minste 5 m³/h per persoon vereist is, en de nieuwe ventilatievoorschriften moeten gelden voor alle nieuw gebouwde, volledig gesloten reddingsboten die na de datum van inwerkingtreding van de wijzigingen aan boord van een schip worden geïnstalleerd; en
3. voor reddingsboten in het algemeen geldt dat gedurende ten minste 24 uur een leefbare omgeving in stand moet worden gehouden, terwijl voor reddingsvaartuigen van schepen die in poolwateren varen een langere periode kan worden voorgeschreven.

Tot slot werd tijdens SSE 5 ingestemd met de ontwerpwijzigingen van de LSA-Code met betrekking tot de ventilatie in volledig gesloten reddingsboten, zodat die later ter goedkeuring aan de MSC kunnen worden voorgelegd zodra de daarmee verband houdende wijzigingen van de LSA-Code met betrekking tot ventilatie in andere reddingsvaartuigen dan volledig gesloten reddingsboten zijn afgerond. Die laatste wijzigingen werden voor verdere bespreking voorgelegd aan een correspondentiegroep.

Tijdens SSE 5 bestond het standpunt van de Unie erin verdere besprekingen in een werkgroep over de ontwerpwijzigingen van de LSA-Code en van resolutie MSC.81(70) te steunen.

Vanwege de tijdsdruk werd tijdens SSE 6 een correspondentiegroep opgericht, met het oog op afronding tijdens SSE 7. De streefdatum voor de voltooiing werd uitgesteld tot 2021.

Tijdens SSE 7 werd ingestemd met de ontwerpwijzigingen van de LSA-Code met betrekking tot ventilatie in andere reddingsvaartuigen dan volledig gesloten reddingsboten. Wat resolutie MSC.81(70) betreft, werd tijdens SSE 7 ingestemd met de ontwerpwijzigingen met betrekking tot de punten 6.10 (Functionele test van reddingsboten) en 6.14 (Aanvullende tests voor volledig gesloten reddingsboten). De subcommissie heeft derhalve de correspondentiegroep inzake reddingsmiddelen opnieuw opgericht om de laatste hand te leggen aan de ontwerpwijzigingen van de herziene aanbeveling inzake het testen van reddingsmiddelen (resolutie MSC.81(70)) met betrekking tot het testen van ventilatieapparatuur voor gedeeltelijk gesloten reddingsboten.

Tijdens SSE 7 bestond het standpunt van de Unie erin verdere besprekingen in de LSA-werkgroep over de ontwerpwijzigingen van de LSA-Code en van resolutie MSC.81(70) te steunen.

Tijdens SSE 8 werd ingestemd met:

1. het ontwerp van de MSC-resolutie inzake wijzigingen van de Internationale Code voor reddingsmiddelen (LSA-Code) (met betrekking tot de ventilatievoorschriften voor reddingsvaartuigen in hoofdstuk IV), met inbegrip van de toepassingsbepaling en het bijbehorende ontwerp van de MSC-resolutie;
2. de ontwerpwijzigingen van de herziene aanbeveling (resolutie MSC.81(70)), die tijdens MSC 107 moeten worden aangenomen, in samenhang met de aanneming van de bijbehorende wijzigingen van de LSA-Code (zie punt 3.21), zoals uiteengezet in bijlage 2.

Tijdens SSE 8 steunde de Unie verdere besprekingen in de LSA-werkgroep over de ontwerpwijzigingen van resolutie MSC.81(70), met het oog op de afronding ervan tijdens die vergadering, zodat de ontwerpwijzigingen van de LSA-Code en resolutie MSC.81(70) op 1 januari 2026 als pakket in werking kunnen treden.

Tijdens MSC 106 werden de ontwerpwijzigingen van de LSA-Code voor volledig gesloten reddingsboten en van de herziene aanbeveling inzake het testen van reddingsmiddelen (herziene aanbeveling) (resolutie MSC.81(70)) voor volledig gesloten reddingsboten goedgekeurd (de punten 11.4.1 en 11.6.1 van het verslag van MSC 106 (MSC 106/19)), met het oog op de aanneming ervan tijdens MSC 107.

Tijdens MSC 106 bestond het standpunt van de Unie erin de ontwerpwijzigingen van de LSA-Code voor volledig gesloten reddingsboten en van de herziene aanbeveling inzake het testen van reddingsmiddelen (herziene aanbeveling) (resolutie MSC.81(70)) voor volledig gesloten reddingsboten te steunen, en eraan te herinneren dat het belangrijk is de ontwerpwijzigingen voor volledig gesloten reddingsboten aan te nemen.

Het standpunt van de Unie moet erin bestaan die wijzigingen te steunen, aangezien de veiligheidsvoorschriften met betrekking tot de ventilatienormen in volledig gesloten reddingsboten erdoor worden aangescherpt.

3.5. Desbetreffende EU-wetgeving en EU-bevoegdheid

3.5.1. Wijziging van hoofdstuk II-2 van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974 (SOLAS) en van de Internationale Code voor de veiligheid van hogesnelheidsvaartuigen, 1994 (HSC-Code 1994) en de HSC-Code 2000

Verordening (EU) 2019/1021 betreffende persistente organische verontreinigende stoffen¹. Die verordening voorziet in een verbod op nieuwe installaties die PFOS en derivaten daarvan gebruiken.

Verordening (EU) nr. 1257/2013 inzake scheepsrecycling². De verordening inzake scheepsrecycling bevat een aantal aanvullende voorschriften die verder gaan dan die van het Verdrag van Hongkong, waaronder twee andere gevaarlijke materialen (PFOS en HBCDD) in de bijlagen.

De wijzigingen van SOLAS-hoofdstuk II-2 en de HSC-Codes van 1994 en 2000 zullen derhalve gevolgen hebben voor de voorschriften die van toepassing zijn op grond van Verordening (EU) 2019/1021 en Verordening (EU) nr. 1257/2013.

3.5.2. Wijziging van hoofdstuk IV van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974 (SOLAS) en van de Zeevaartcode voor het Noordpoolgebied

Richtlijn 97/70/EG betreffende de invoering van een geharmoniseerde veiligheidsregeling voor vissersvaartuigen waarvan de lengte 24 m of meer bedraagt³. Bijlage III van die richtlijn

¹ PB L 169 van 25.6.2019, blz. 45.

² PB L 330 van 10.12.2013, blz. 1.

³ PB L 34 van 9.2.1998, blz. 1.

bevat “noordelijke” regionale bepalingen, waarin technische voorschriften zijn opgenomen voor vissersvaartuigen die dienstdoen in vaargebieden waaronder poolwateren.

Richtlijn 2013/53/EU betreffende pleziervaartuigen en waterscooters⁴. Die richtlijn regelt het ontwerp en de bouw van pleziervaartuigen van 2,5 tot 24 meter en van waterscooters van 0 tot 4 meter.

Uitvoeringsverordening (EU) 2022/1157 van de Commissie⁵ tot vaststelling van uitvoeringsbepalingen voor Richtlijn 2014/90/EU⁶ inzake uitrusting van zeeschepen, 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) 2021/1158 van de Commissie.

Richtlijn 2002/59/EG betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart⁷. Die richtlijn bevat bepalingen met betrekking tot schepen die varen bij ijsgang. Op grond van artikel 18 moeten de bevoegde instanties: 1) aan de kapiteins van een schip dat zich in hun bevoegdheidsgebied bevindt “alle nodige informatie over de ijsgang, de aanbevolen routes en de ijsbreekdiensten in hun bevoegdheidsgebied” verstrekken; en 2) documenteren dat schepen aan sterkte- en vermogens-eisen voldoen die op de ijsgang in het betrokken gebied zijn afgestemd. Daarnaast bevat artikel 6 bis het voorschrift dat vissersvaartuigen van meer dan 15 m moeten worden uitgerust met een automatisch identificatiesysteem (AIS) (klasse A). Datzelfde voorschrift is ook opgenomen in artikel 10 van Verordening (EG) nr. 1224/2009 van de Raad tot vaststelling van een communautaire controleregeling die de naleving van de regels van het gemeenschappelijk visserijbeleid moet garanderen (de controleverordening) en geldt voor vaartuigen die onder EU-vlag varen.

De wijzigingen van SOLAS-hoofdstuk XIV en de Zeevaartcode voor het Noordpoolgebied zullen derhalve gevolgen hebben voor de voorschriften die van toepassing zijn op grond van Richtlijn 97/70/EG, Richtlijn 2013/53/EU, Richtlijn 2014/90/EU en Richtlijn 2002/59/EG.

3.5.3. *Wijziging van het Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst, 1978 (STCW) en de STCW-Code*

Richtlijn (EU) 2022/993 inzake het minimumopleidingsniveau van zeevarenden⁸ omvat bepalingen met betrekking tot digitale bewijzen:

- Artikel 4, lid 11, luidt: “Met inachtneming van de bepalingen van artikel 20, lid 7, dient het origineel van elk op grond van deze richtlijn vereist vaarbevoegdheidsbewijs of bekwaamheidsbewijs te zijn aan boord van het schip waarop de houder dienstdoet, in een papieren of een digitaal formaat, en kunnen de echtheid en geldigheid ervan worden gecontroleerd volgens de in lid 13, punt b), van dit artikel vastgestelde procedure.”
- Artikel 4, lid 14, luidt: “Wanneer relevante wijzigingen van het STCW-Verdrag en deel A van de STCW-Code met betrekking tot digitale bewijzen voor zeevarenden in werking treden, is de Commissie bevoegd overeenkomstig artikel 30 gedelegeerde

⁴ PB L 354 van 28.12.2013, blz. 90.

⁵ PB L 180 van 6.7.2022, blz. 1.

⁶ PB L 257 van 28.8.2014, blz. 146.

⁷ PB L 208 van 5.8.2002, blz. 10.

⁸ PB L 169 van 27.6.2022, blz. 45.

handelingen vast te stellen teneinde deze richtlijn te wijzigen door de desbetreffende bepalingen ervan in overeenstemming te brengen met die wijzigingen van het STCW-Verdrag en deel A van de STCW-Code, met het oog op het digitaliseren van de vaarbevoegdheidsbewijzen, bekwaamheidsbewijzen en officiële verklaringen met betrekking tot zeevarenden.”

- In artikel 6 (Wederzijdse erkenning van door lidstaten afgegeven bewijzen van zeevarenden) is bepaald: “Elke lidstaat aanvaardt door een andere lidstaat, of onder het gezag van die lidstaat, afgegeven bekwaamheidsbewijzen en bewijsstukken, in papieren of digitaal format, om indienstneming van zeevarenden op schepen die onder zijn vlag varen, mogelijk te maken.”

De wijzigingen van het STCW-Verdrag en de STCW-Code zullen derhalve gevolgen hebben voor de voorschriften die van toepassing zijn op grond van Richtlijn (EU) 2022/993.

3.5.4. *Wijziging van de Internationale Code voor reddingsmiddelen (LSA)*

De normen voor reddingsboten en reddingsvaartuigen en resolutie MSC.81(70) maken deel uit van de bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) 2022/1157 van de Commissie tot vaststelling van uitvoeringsbepalingen voor Richtlijn 2014/90/EU⁹ inzake uitrusting van zeeschepen, 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) 2021/1158 van de Commissie¹⁰.

Daarnaast wordt in artikel 6, lid 2, punt a), i), van Richtlijn 2009/45/EG inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen¹¹ het SOLAS, als gewijzigd, toegepast op passagiersschepen van klasse A, terwijl hoofdstuk III (Reddingsmiddelen en -voorzieningen) van bijlage I uiteenlopende en uitgebreide voorschriften bevat voor passagiersschepen van de klassen B, C en D wanneer zij voor binnenlandse reizen worden gebruikt, ook voor volledig gesloten reddingsboten.

De wijzigingen van de LSA-Code zullen derhalve gevolgen hebben voor de voorschriften die van toepassing zijn op grond van Richtlijn 2014/90/EU en Richtlijn 2009/45/EG.

3.5.5. *EU-bevoegdheid*

De wijzigingen van SOLAS-hoofdstuk II-2 en de HSC-Codes van 1994 en 2000 zullen gevolgen hebben voor het recht van de Unie, met name voor de toepassing van Verordening (EU) 2019/1021 en Verordening (EU) nr. 1257/2013.

De wijzigingen van SOLAS-hoofdstuk XIV en de Zeevaartcode voor het Noordpoolgebied zullen gevolgen hebben voor het recht van de Unie, met name voor de toepassing van Richtlijn 97/70/EG, Richtlijn 2013/53/EU, Richtlijn 2014/90/EU en Richtlijn 2002/59/EG.

De wijzigingen van het STCW-Verdrag en de STCW-Code zullen gevolgen hebben voor het recht van de Unie, met name voor de toepassing van Richtlijn (EU) 2022/993.

De wijzigingen van de LSA-Code zullen gevolgen hebben voor het recht van de Unie, met name voor de toepassing van Richtlijn 2014/90/EU en Richtlijn 2009/45/EG.

⁹ PB L 257 van 28.8.2014, blz. 146.

¹⁰ PB L 180 van 6.7.2022, blz. 1.

¹¹ PB L 163 van 25.6.2009, blz. 1.

Het onderwerp van de beoogde handelingen betreft derhalve een gebied waarvoor de Unie krachtens artikel 3, lid 2, laatste onderdeel, VWEU exclusieve externe bevoegdheid heeft.

4. RECHTSGRONDSLAG

4.1. Procedurele rechtsgrondslag

4.1.1. 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 betrokken lichaam dan wel partij is bij de betrokken overeenkomst¹².

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*”¹³.

4.1.2. Toepassing op het onderhavige geval

De Maritieme Veiligheidscommissie van de IMO is opgericht krachtens een overeenkomst, te weten het Verdrag inzake de Internationale Maritieme Organisatie.

De door die IMO-commissie 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:

- Verordening (EU) 2019/1021 betreffende persistente organische verontreinigende stoffen. De reden daarvoor is dat die verordening voorziet in een verbod op nieuwe installaties die PFOS en derivaten daarvan gebruiken.
- Verordening (EU) nr. 1257/2013 inzake scheepsrecycling. De reden daarvoor is dat die verordening een aantal aanvullende voorschriften bevat, waaronder twee andere gevaarlijke materialen (PFOS en HBCDD) in de bijlagen.
- Richtlijn 97/70/EG betreffende de invoering van een geharmoniseerde veiligheidsregeling voor vissersvaartuigen waarvan de lengte 24 m of meer bedraagt. De reden daarvoor is dat bijlage III van die richtlijn “noordelijke” regionale bepalingen bevat, waarin technische voorschriften zijn opgenomen voor vissersvaartuigen die dienstdoen in vaargebieden waaronder poolwateren.
- Richtlijn 2013/53/EU betreffende pleziervaartuigen en waterscooters. De reden daarvoor is dat die richtlijn het ontwerp en de bouw van pleziervaartuigen van 2,5 tot 24 meter en van waterscooters van 0 tot 4 meter regelt.
- Richtlijn 2014/90/EU inzake uitrusting van zeeschepen. De reden daarvoor is dat wat betreft de eisen met betrekking tot het ontwerp, de constructie en de prestaties van en

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

¹³ Zaak C-399/12 Duitsland/Raad (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, punten 61 tot en met 64.

de beproevingsnormen voor de uitrusting van zeeschepen Uitvoeringsverordening (EU) 2022/1157 van de Commissie van toepassing is.

- Richtlijn 2002/59/EG betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart. De reden daarvoor is dat die richtlijn bepalingen bevat met betrekking tot schepen die varen bij ijsgang. Op grond van artikel 18 moeten de bevoegde instanties: 1) aan de kapiteins van een schip dat zich in hun bevoegdheidsgebied bevindt “alle nodige informatie over de ijsgang, de aanbevolen routes en de ijsbreekdiensten in hun bevoegdheidsgebied” verstrekken; en 2) documenteren dat schepen aan sterkte- en vermogens-eisen voldoen die op de ijsgang in het betrokken gebied zijn afgestemd. Daarnaast bevat artikel 6 bis het voorschrift dat vissersvaartuigen van meer dan 15 m moeten worden uitgerust met een automatisch identificatiesysteem (AIS) (klasse A). Datzelfde voorschrift is ook opgenomen in artikel 10 van Verordening (EG) nr. 1224/2009 van de Raad tot vaststelling van een communautaire controleregeling die de naleving van de regels van het gemeenschappelijk visserijbeleid moet garanderen (de controleverordening) en geldt voor vaartuigen die onder EU-vlag varen.
- Richtlijn (EU) 2022/993 inzake het minimumopleidingsniveau van zeevarenden. De reden daarvoor is dat die richtlijn verschillende bepalingen bevat met betrekking tot digitale bewijzen. Artikel 4, lid 11, luidt: “Met inachtneming van de bepalingen van artikel 20, lid 7, dient het origineel van elk op grond van deze richtlijn vereist vaarbevoegdheidsbewijs of bekwaamheidsbewijs te zijn aan boord van het schip waarop de houder dienstdoet, in een papieren of een digitaal formaat, en kunnen de echtheid en geldigheid ervan worden gecontroleerd volgens de in lid 13, punt b), van dit artikel vastgestelde procedure.” Artikel 4, lid 14, luidt: “Wanneer relevante wijzigingen van het STCW-Verdrag en deel A van de STCW-Code met betrekking tot digitale bewijzen voor zeevarenden in werking treden, is de Commissie bevoegd overeenkomstig artikel 30 gedelegeerde handelingen vast te stellen teneinde deze richtlijn te wijzigen door de desbetreffende bepalingen ervan in overeenstemming te brengen met die wijzigingen van het STCW-Verdrag en deel A van de STCW-Code, met het oog op het digitaliseren van de vaarbevoegdheidsbewijzen, bekwaamheidsbewijzen en officiële verklaringen met betrekking tot zeevarenden.” In artikel 6 (Wederzijdse erkenning van door lidstaten afgegeven bewijzen van zeevarenden) is het volgende bepaald: “Elke lidstaat aanvaardt door een andere lidstaat, of onder het gezag van die lidstaat, afgegeven bekwaamheidsbewijzen en bewijsstukken, in papieren of digitaal format, om indienstneming van zeevarenden op schepen die onder zijn vlag varen, mogelijk te maken.”
- Richtlijn 2014/90/EU van het Europees Parlement en de Raad van 23 juli 2014 inzake uitrusting van zeeschepen. De reden daarvoor is dat de normen voor reddingsboten en reddingsvaartuigen en resolutie MSC.81(70) deel uitmaken van de bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) 2022/1157 van de Commissie.
- Richtlijn 2009/45/EG inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen. De reden daarvoor is dat in artikel 6, lid 2, punt a), i), het SOLAS, als gewijzigd, wordt toegepast op passagiersschepen van klasse A, terwijl hoofdstuk III (Reddingsmiddelen en -voorzieningen) van bijlage I uiteenlopende en uitgebreide voorschriften bevat voor passagiersschepen van de klassen B, C en D wanneer zij voor binnenlandse reizen worden gebruikt, ook voor volledig gesloten reddingsboten.

De goedkeuring van de wijzigingen van:

- hoofdstuk II-2 van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974 (SOLAS) en van de Internationale Code voor de veiligheid van hogesnelheidsvaartuigen, 1994 (HSC-Code 1994) en de HSC-Code 2000,
- hoofdstuk XIV van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974 (SOLAS) en de Zeevaartcode voor het Noordpoolgebied,
- het Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst, 1978 (STCW) en de STCW-Code, en
- de Internationale Code voor reddingsmiddelen (LSA-Code),

kan derhalve een beslissende invloed hebben op de inhoud van de volgende EU-regelgeving, met name Verordening (EU) 2019/1021 betreffende persistente organische verontreinigende stoffen, Verordening (EU) nr. 1257/2013 inzake scheepsrecycling, Richtlijn 97/70/EG betreffende de invoering van een geharmoniseerde veiligheidsregeling voor vissersvaartuigen waarvan de lengte 24 m of meer bedraagt, Richtlijn 2013/53/EU betreffende pleziervaartuigen en waterscooters, Richtlijn 2014/90/EU inzake uitrusting van zeeschepen, Richtlijn 2002/59/EG betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart, Richtlijn (EU) 2022/993 inzake het minimumopleidingsniveau van zeevarenden, Richtlijn 2009/45/EG inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen.

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.

4.2. Materiële rechtsgrondslag

4.2.1. Beginselen

De materiële rechtsgrondslag voor een overeenkomstig artikel 218, lid 9, VWEU te nemen 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.

4.2.2. 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.

4.3. 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 107e vergadering van de Maritieme Veiligheidscommissie met betrekking tot de vaststelling van wijzigingen van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974 (SOLAS), de Internationale Code voor de veiligheid van hogesnelheidsvaartuigen, 1994 (HSC-Code 1994), de HSC-Code 2000, de Internationale Gedragscode voor schepen die in poolwateren varen (Zeevaartcode voor het Noordpoolgebied), het Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst, 1978 (STCW) en de STCW-Code, en van de Internationale Code voor reddingsmiddelen (LSA-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) Ingevolge 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.
- (4) De Maritieme Veiligheidscommissie zal tijdens haar 107e vergadering, van 31 mei tot en met 9 juni 2023 wijzigingen, vaststellen van hoofdstuk II-2 van het Internationaal Verdrag voor de veiligheid van mensenlevens op zee, 1974 (SOLAS), de Internationale Code voor de veiligheid van hogesnelheidsvaartuigen, 1994 (HSC-Code 1994) en de HSC-Code 2000, hoofdstuk XIV van het Internationaal Verdrag voor de veiligheid van mensenlevens op zee, 1974 (SOLAS), de Internationale Gedragscode voor schepen die in poolwateren varen (Zeevaartcode voor het Noordpoolgebied), het Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst, 1978 (STCW) en de STCW-Code, en de Internationale Code voor reddingsmiddelen (LSA-Code).

- (5) Het is passend het standpunt te bepalen dat namens de Unie moet worden ingenomen tijdens de 107e vergadering van de Maritieme Veiligheidscommissie, aangezien de beoogde wijzigingen van SOLAS-hoofdstuk II-2 en de HSC-codes 1994 en 2000, van SOLAS-hoofdstuk XIV en de Zeevaartcode voor het Noordpoolgebied, van het STCW-Verdrag en de STCW-Code en van de LSA-Code een beslissende invloed kunnen hebben op de inhoud van het recht van de Unie, te weten Verordening (EU) 2019/1021 betreffende persistente organische verontreinigende stoffen¹, Verordening (EU) nr. 1257/2013 inzake scheepsrecycling², Richtlijn 97/70/EG betreffende de invoering van een geharmoniseerde veiligheidsregeling voor vissersvaartuigen waarvan de lengte 24 m of meer bedraagt³, Richtlijn 2013/53/EU betreffende pleziervaartuigen en waterscooters⁴, Richtlijn 2014/90/EU inzake uitrusting van zeeschepen⁵, Richtlijn 2002/59/EG betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart⁶, Richtlijn (EU) 2022/993 inzake het minimumopleidingsniveau van zeevarenden⁷ en Richtlijn 2009/45/EG inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen⁸.
- (6) De beoogde wijzigingen van SOLAS-hoofdstuk II-2 en de HSC-Codes van 1994 en 2000 behelzen een verbod op het gebruik van blusschuim dat PFOS bevat bij brandbestrijding op zee. Het standpunt van de Unie moet erin bestaan die wijzigingen te steunen, aangezien PFOS een schadelijke stof is voor zowel de menselijke gezondheid als het mariene milieu.
- (7) De wijzigingen van SOLAS-hoofdstuk XIV en de Zeevaartcode voor het Noordpoolgebied zullen de verplichte toepassing van sommige bepalingen op vissersvaartuigen mogelijk maken en bepaalde methoden voor het bepalen van de operationele capaciteit van een schip in ijs verplicht stellen als essentieel onderdeel van de reisplanning. Het standpunt van de Unie moet erin bestaan die wijzigingen te steunen, aangezien ze zullen leiden tot een verbetering van de veiligheidsnormen voor niet-SOLAS-schepen die in poolwateren varen.
- (8) De wijzigingen van het STCW-Verdrag en de STCW-Code hebben betrekking op het gebruik van elektronische bewijzen krachtens het STCW-Verdrag en de STCW-Code. Het standpunt van de Unie moet erin bestaan die wijzigingen te steunen, aangezien de digitalisering van STCW-bewijzen het werk zou vergemakkelijken en de administratieve lasten voor vlaggenstaatadministraties, ambtenaren van de havenstaatcontrole en zeevarenden zou verminderen. Ook zou digitalisering kunnen bijdragen tot een snellere identificatie van frauduleuze bewijzen.
- (9) De wijzigingen van de LSA-Code omvatten nieuwe voorschriften voor de ventilatie op andere reddingsvaartuigen dan volledig gesloten reddingsboten. Het standpunt van de Unie moet erin bestaan die wijzigingen te steunen, aangezien de veiligheidsvoorschriften met betrekking tot de ventilatienormen in volledig gesloten reddingsboten erdoor worden aangescherpt,

¹ PB L 169 van 25.6.2019, blz. 45.

² PB L 330 van 10.12.2013, blz. 1.

³ PB L 34 van 9.2.1998, blz. 1.

⁴ PB L 354 van 28.12.2013, blz. 90.

⁵ PB L 257 van 28.8.2014, blz. 146.

⁶ PB L 208 van 5.8.2002, blz. 10.

⁷ PB L 169 van 27.6.2022, blz. 45.

⁸ PB L 163 van 25.6.2009, blz. 1.

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

Het namens de Unie op de 107e vergadering van de Maritieme Veiligheidscommissie van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) in te nemen standpunt bestaat erin in te stemmen met de wijzigingen van hoofdstuk II-2 van het Internationaal Verdrag voor de veiligheid van mensenlevens op zee, 1974 (SOLAS) en van de Internationale Code voor de veiligheid van hogesnelheidsvaartuigen, 1994 (HSC-Code 1994) en de HSC-Code 2000, van hoofdstuk XIV van het Internationaal Verdrag voor de veiligheid van mensenlevens op zee, 1974 (SOLAS) en de Internationale Gedragscode voor schepen die in poolwateren varen (Zeevaartcode voor het Noordpoolgebied), van het Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wacht dienst, 1978 (STCW) en de STCW-Code, en van de Internationale Code voor reddingsmiddelen (LSA-Code) zoals uiteengezet in circulaire nr. 4658/Rev.1 van de IMO.

Artikel 2

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 Maritieme Veiligheidscommissie van de IMO, die gezamenlijk optreden.

Artikel 3

Dit besluit is gericht tot de Commissie en de lidstaten.

Gedaan te Brussel,

*Voor de Raad
De voorzitter*