Publicatieblad
van de Europese Unie

NL
L-serie

2026/1029

6.5.2026

BESLUIT (EU) 2026/1029 VAN DE RAAD

van 27 april 2026

over het namens de Europese Unie in te nemen standpunt tijdens de 84e zitting van de Commissie voor de bescherming van het mariene milieu van de Internationale Maritieme Organisatie over de vaststelling van wijzigingen van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen (Marpol) en tijdens de 111e zitting van de Maritieme Veiligheidscommissie van de Internationale Maritieme Organisatie over 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 optreden van de Unie in de zeevervoerssector moet erop gericht zijn de maritieme veiligheid te verbeteren en het mariene milieu en de menselijke gezondheid te beschermen.

(2) De Commissie voor de bescherming van het mariene milieu (Marine Environment Protection Committee — MEPC) van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) zal naar verwachting tijdens haar 84e zitting van 27 april tot en met 1 mei 2026 (“MEPC 84”) wijzigingen in bijlage VI bij het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen (Marpol) vaststellen 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).

(3) De Maritieme Veiligheidscommissie (Maritime Safety Committee — MSC) van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) zal naar verwachting tijdens haar 111e zitting van 13 tot en met 22 mei 2026 (“MSC 111”) wijzigingen vaststellen in de hoofdstukken IV en V van en het aanhangsel (Certificaten) bij 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).

(4) Het namens de Unie tijdens MEPC 84 in te nemen standpunt moet worden vastgesteld, omdat de beoogde wijzigingen in het Marpol een beslissende invloed kunnen hebben op de inhoud van het Unierecht, namelijk Richtlijn (EU) 2016/802 van het Europees Parlement en de Raad [1], Verordening (EU) 2015/757 van het Europees Parlement en de Raad [2], Richtlijn (EU) 2023/959 van het Europees Parlement en de Raad [3] en Verordening (EU) 2023/1805 van het Europees Parlement en de Raad [4].

[1] 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).

[2] Verordening (EU) 2015/757 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2015 betreffende de monitoring, de rapportage en de verificatie van broeikasgasemissies 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).

[3] 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).

[4] 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).

(5) De Unie moet de wijzigingen in de voorschriften 13 en 14 van bijlage VI bij het Marpol en aanhangsel VII van bijlage VI bij het Marpol steunen, omdat die wijzigingen zullen bijdragen tot het voorkomen, beperken en beheersen van de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen door schepen, wat moet leiden tot het benutten van de daarmee samenhangende voordelen voor de gezondheid, het milieu en de economie.

(6) De Unie moet ook de wijzigingen in voorschrift 27 van bijlage VI bij het Marpol steunen, omdat die de toegankelijkheid van IMO DCS verder zullen verbeteren.

(7) De Unie moet de wijzigingen in de voorschriften 20, 25, 27 en 28 van bijlage VI bij het Marpol steunen, omdat die wijzigingen voortvloeien uit de vaststelling van de IMO-strategie van 2023 ter vermindering van de broeikasgasemissies van schepen 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.

(8) Het namens de Unie tijdens MSC 111 in te nemen standpunt moet worden vastgesteld, omdat de beoogde wijzigingen in het Solas, de HSC-code 1994, de HSC-code 2000, de ESP-code 2011, de LSA-code en het Uitwateringsprotocol 1988 een beslissende invloed kunnen hebben op de inhoud van het Unierecht, namelijk Richtlijn 2009/45/EG van het Europees Parlement en de Raad ([5]), Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad ([6]), Verordening (EU) nr. 530/2012 van het Europees Parlement en de Raad ([7]) en Richtlijn 2014/90/EU van het Europees Parlement en de Raad ([8]).

(9) De Unie moet de wijzigingen in de hoofdstukken IV en V van en het aanhangsel (Certificaten) bij het Solas, in de HSC-code 1994 en in de HSC-code 2000 steunen, omdat het efficiënter is speciale kanalen te gebruiken voor de applicatiespecifieke berichten (application specific messages — ASM) van het VHF-systeem voor gegevensuitwisseling (VHF Data Exchange System — VDES), en omdat het VDES extra capaciteit heeft voor de uitwisseling van meer digitale gegevens en daarmee kan voldoen 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 de beveiliging, de efficiëntie van de scheepvaart, de bescherming van het mariene milieu en de beperking van de lasten voor zeevarenden. Het VDES vergroot de voordelen van het automatisch identificatiesysteem (AIS) aanzienlijk en wordt beschouwd als een katalysator voor e-navigatie. Door gebruik te maken van het VDES kunnen veel gemakkelijker ASM en andere informatie worden uitgewisseld tussen schepen en autoriteiten aan wal. De Unie moet daarom die wijzigingen ook steunen, omdat in de IMO-regels, door de invoering van nieuwe erkende mobiele satellietdiensten, duidelijk moet worden vastgelegd dat informatie over maritieme veiligheid en informatie over opsporing en redding moet worden verspreid via alle erkende operationele mobiele satellietdiensten.

(10) De Unie moet de wijzigingen in de ESP-code 2011 steunen, omdat technieken voor inspectie op afstand meer efficiëntie, meer flexibiliteit en een grotere betrouwbaarheid bieden bij de dagelijkse onderzoeks- en inspectieactiviteiten, zonder afbreuk te doen aan de resultaten van die activiteiten.

(11) De Unie moet de wijzigingen in de LSA-code steunen, omdat ze de veiligheid van mensenlevens op zee zullen bevorderen door het vertrouwen in het doeltreffende en efficiënte gebruik van vrijevalreddingsboten bij het verlaten van het schip te vergroten.

(12) De Unie moet de wijzigingen in het 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 het risico op verwondingen van de bemanning kan verminderen en de veiligheid van schepen kan verbeteren met minimale economische kosten.

([5]) 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).

([6]) 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).

([7]) 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).

([8]) 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).

(13) De Unie is noch lid van de IMO, noch verdragsluitende partij bij het Marpol, het Solas, de HSC-code 1994, de HSC-code 2000, de ESP-code 2011, de LSA-code of het Uitwateringsprotocol 1988. De Raad moet de lidstaten daarom machtigen om tijdens MEPC 84 en MSC 111 het standpunt van de Unie te vertolken.

(14) Het toepassingsgebied van dit besluit moet beperkt blijven tot de inhoud van de voorgestelde wijzigingen, voor zover die gevolgen voor de gemeenschappelijke regels van de Unie kunnen hebben en onder de exclusieve bevoegdheid van de Unie vallen. Dit besluit mag geen afbreuk doen aan de verdeling van bevoegdheden tussen de Unie en de lidstaten,

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

Het namens de Unie tijdens de 84e zitting van de Commissie voor de bescherming van het mariene milieu (Marine Environment Protection Committee — MEPC) van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) in te nemen standpunt houdt in dat wordt ingestemd met de vaststelling van:

a) de wijzigingen in de voorschriften 13 en 14 van bijlage VI bij het Marpol 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 (Emission Control Area — ECA), en

b) de wijzigingen in 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 scheepsbrandstof (IMO DCS) en de herzieningsclausule van de maatregel ter vermindering van broeikasgasemissies op korte termijn,

zoals uiteengezet in de bijlage bij IMO-document MEPC 84/3.

Artikel 2

Het namens de Unie tijdens de 111e zitting van de Maritieme Veiligheidscommissie (Maritime Safety Committee — MSC) van de IMO in te nemen standpunt houdt in dat wordt ingestemd met de vaststelling van:

a) de wijzigingen in de hoofdstukken IV en V van en het aanhangsel (Certificaten) bij het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (Solas) van 1974,

b) de wijzigingen in de Internationale Code voor de veiligheid van hogesnelheidsvaartuigen van 1994 (HSC-code 1994),

c) de wijzigingen in de Internationale Code voor de veiligheid van hogesnelheidsvaartuigen van 2000 (HSC-code 2000),

d) de wijzigingen in de Internationale code voor het uitgebreide inspectieprogramma bij inspecties van bulkschepen en olietankschepen van 2011 (ESP-code 2011),

e) de wijzigingen in de Internationale code voor reddingsmiddelen (LSA-code), en

f) de wijzigingen in bijlage B bij het Protocol van 1988 bij het Internationaal Verdrag betreffende de uitwatering van schepen van 1966 (Uitwateringsprotocol 1988),

zoals uiteengezet in de bijlage bij de IMO-documenten MSC 111/3 en MSC 111/3/1.

Artikel 3

Het namens de Unie in te nemen standpunt zoals uiteengezet in artikel 1 en het namens de Unie in te nemen standpunt zoals uiteengezet in artikel 2, hebben elk betrekking op de voorgestelde wijzigingen voor zover die wijzigingen onder de exclusieve bevoegdheid van de Unie vallen en gevolgen kunnen hebben voor de gemeenschappelijke regels van de Unie. Elk standpunt wordt vertolkt door de lidstaten, die alle lid zijn van de IMO en gezamenlijk optreden in het belang van de Unie.

Kleine wijzigingen in het standpunt zoals uiteengezet in artikel 1 en het standpunt zoals uiteengezet in artikel 2 kunnen worden overeengekomen zonder nader besluit van de Raad.

Artikel 4

De lidstaten worden gemachtigd om ermee in te stemmen dat ze in het belang van de Unie gebonden zijn door de voorgestelde wijzigingen, voor zover die wijzigingen onder de exclusieve bevoegdheid van de Unie vallen.

Artikel 5

Dit besluit treedt in werking op de datum van de vaststelling ervan.

Gedaan te Luxemburg, 27 april 2026.

Voor de Raad

De voorzitter

M. PANAYIOTOU