EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, 14.10.2024
COM(2024) 453 final

2024/0250 (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 109e vergadering van de Maritieme Veiligheidscommissie met betrekking tot de vaststelling van wijzigingen van de Internationale Veiligheidscode voor schepen die gassen of andere brandstoffen met een laag vlampunt gebruiken (IGF-code)

TOELICHTING

1. ONDERWERP VAN HET VOORSTEL

Dit voorstel betreft het besluit tot vaststelling van het standpunt dat namens de Unie moet worden ingenomen tijdens de 109de vergadering van de Maritieme Veiligheidscommissie (MSC 109) van de Internationale Maritieme Organisatie, die zal plaatsvinden van 2 tot en met 6 december 2024.

Het voornemen is om tijdens MSC 109 wijzigingen vast te stellen van de Internationale Veiligheidscode voor schepen die gassen of andere brandstoffen met een laag vlampunt gebruiken (IGF-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. De Internationale Veiligheidscode voor schepen die gassen of andere brandstoffen met een laag vlampunt gebruiken (IGF-code) is verplicht uit hoofde van 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 beveiliging 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 goedgekeurd en toegepast.

Alleen landen kunnen toetreden tot de IMO; alle EU-lidstaten zijn lid van de IMO. Aangezien regionale organisaties voor economische integratie geen lid van de IMO kunnen worden, is de EU geen lid van deze organisatie. Na de ondertekening in 1974 van de samenwerkingsregeling tussen de Intergouvernementele Maritieme Adviesorganisatie (IMCO) en de Commissie van de Europese Gemeenschappen neemt de Commissie echter als waarnemer deel aan de werkzaamheden van de IMO en kan zij daarom in eigen naam bijdragen aan die organisatie toezenden.

De Maritieme Veiligheidscommissie (MSC) van de IMO bestaat uit alle leden van de IMO en komt minstens eenmaal per jaar samen. Ze behandelt alle onderwerpen die onder de bevoegdheid van de IMO vallen en die verband houden met hulpsystemen voor de

scheepvaart, de bouw en uitrusting van vaartuigen, de veiligheid van de bemanning, regels voor het voorkomen van aanvaringen, de behandeling van gevaarlijke vracht, maritieme veiligheidsprocedures en -voorschriften, hydrografische informatie, logboeken en navigatiegegevens, onderzoek naar scheepvaartongevallen, reddingen en andere aangelegenheden die rechtstreeks verband houden met de veiligheid op zee.

De Maritieme Veiligheidscommissie van de IMO treft 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.

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

Tijdens haar 109de vergadering, van 2 tot en met 6 december 2024, zal de Maritieme Veiligheidscommissie wijzigingen van de IGF-code aannemen.

De beoogde wijzigingen van de IGF-code hebben tot doel de veiligheid van schepen, met inbegrip van passagiersschepen, die aardgas als brandstof gebruiken, te verbeteren. De goedkeuring van deze wijzigingen zal het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen bevorderen, met name gassen en andere brandstoffen met een laag vlampunt, zoals koolstofarme en koolstofvrije methanol, waterstof en ammoniak. Dit is in overeenstemming met de doelstellingen inzake decarbonisatie en sanering van het EU-wetgevingspakket van “Fit for 55”.

3. NAMENS DE UNIE IN TE NEMEN STANDPUNT TIJDENS DE 109DE ZITTING VAN DE MARITIEME VEILIGHEIDSCOMMISSIE

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

De Subcommissie vervoer van goederen en containers (CCC) is tijdens haar 9de vergadering (CCC 9) overeengekomen een werkgroep inzake wijzigingen van de IGF-code op te richten en heeft deze werkgroep opgedragen om, rekening houdend met de in de plenaire vergadering gemaakte opmerkingen en genomen besluiten, een reeks ontwerpwijzigingen van de IGF-code op te stellen op basis van de aan die vergadering voorgelegde documenten.

Na bestudering van het verslag van de bovengenoemde werkgroep werd in CCC 9 nota genomen van de besprekingen over de ontwerpwijzigingen van de IGF-code en van het feit dat de groep ze definitief had afgerond. De wijzigingen hebben betrekking op diverse kwesties, waaronder bronzuigpompen, afvoer van de veiligheidsklep, brandstofvoorbereidingsruimten, structurele brandbeveiliging en gevaarlijke zones.

Tijdens CCC 9 werd ingestemd met de ontwerpwijzigingen van de IGF-code zoals beschreven in bijlage 3 bij CCC 9/14, met het oog op indiening ter goedkeuring en aanneming tijdens MSC 108.

Het standpunt van de Unie in CCC 9 bestond erin de ontwerpwijzigingen van de IGF-code zoals voorgesteld in CCC 9/3/3 (Liberia et al.) te steunen en steun te verlenen aan de oprichting van een werkgroep om de laatste hand te leggen aan de wijzigingen van de IGF-code en om de documenten CCC 9/3/5 (Republiek Korea, Liberia en INTERTANKO) en CCC 9/3/8 (CESA) te bestuderen.

Tijdens MSC 108 werden ontwerpwijzigingen van de IGF-code goedgekeurd, met het oog op aanneming tijdens MSC 109. Deze wijzigingen worden verspreid via IMO-circulaire nr. 4879 van 29 mei 2024, bijlage 2.

De Unie moet deze wijzigingen steunen omdat ze de veiligheid van schepen, met inbegrip van passagiersschepen, die aardgas als brandstof gebruiken, zullen verbeteren. Deze wijzigingen bieden een gelijkwaardig beschermingsniveau voor het leidingsysteem en de tankinlaat vanaf de afvoerleidingen van de veiligheidsklep tijdens normaal bedrijf en in noodgevallen. Bovendien moet het bestaan van kleine putten in LNG-brandstoftanks worden erkend in de IGF-code.

4. DESBETREFFENDE EU-WETGEVING EN EU-BEVOEGDHEID

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

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

Daarnaast bevatten de delen 1 en 2 van bijlage I bij Richtlijn 2009/45/EG voorschriften die vereisen dat aan de vereisten van de IGF-code wordt voldaan:

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

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

4.1.2. EU-bevoegdheid

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

5. RECHTSGRONDSLAG

5.1. Procedurele rechtsgrondslag

5.1.1. Beginselen

Artikel 218, lid 9, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) voorziet in de vaststelling van besluiten tot bepaling van “*de standpunten die namens de Unie*

worden ingenomen in een krachtens een overeenkomst opgericht lichaam, wanneer dit lichaam handelingen met rechtsgevolgen vaststelt, met uitzondering van handelingen tot aanvulling of wijziging van het institutionele kader van de overeenkomst".

Artikel 218, lid 9, VWEU is van toepassing ongeacht of de Unie lid is van het lichaam dan wel partij is bij de overeenkomst[1].

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*"[2].

5.1.2. Toepassing op het onderhavige geval

De Maritieme Veiligheidscommissie van de IMO is een bij het Verdrag inzake de Internationale Maritieme Organisatie ingesteld orgaan.

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:

– Richtlijn 2009/45/EG inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen. In artikel 6 van die richtlijn is namelijk bepaald dat de bepalingen van de hoofdstukken IV, V en VI van het Solas-Verdrag van 1974, zoals gewijzigd, van toepassing zijn op nieuwe en bestaande passagiersschepen van de klassen A, B, C en D [artikel 6, lid 1, punt b)] en dat nieuwe passagiersschepen van klasse A volledig moeten voldoen aan de eisen van het Solas-Verdrag van 1974, zoals gewijzigd [artikel 6, lid 2, punt a), i)]. Aangezien de IGF-code een verplichte Solas-code is, is ze uit hoofde van Richtlijn 2009/45/EG ook van toepassing op passagiersschepen, op grond van de dynamische verwijzingen naar Solas in die richtlijn. Voorts bevat bijlage I bij Richtlijn 2009/45/EG voorschriften die vereisen dat rechtstreeks aan de vereisten van de IGF-code wordt voldaan.

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.

5.2. Materiële rechtsgrondslag

5.2.1. 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 moet worden ingenomen. Wanneer de beoogde handeling een tweeledige doelstelling heeft of bestaat uit twee componenten, waarvan er een kan worden gezien als hoofddoelstelling of hoofdcomponent, terwijl de andere doelstelling of de andere component slechts ondergeschikt is, moet het overeenkomstig artikel 218, lid 9, VWEU vast te stellen besluit op één materiële rechtsgrondslag worden gebaseerd, namelijk die welke vereist is voor de hoofddoelstelling of de hoofdcomponent dan wel de belangrijkste doelstelling of component.

---

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

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

5.2.2. Toepassing op het onderhavige geval

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

5.3. Conclusie

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

2024/0250 (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 109e vergadering van de Maritieme Veiligheidscommissie met betrekking tot de vaststelling van wijzigingen van de Internationale Veiligheidscode voor schepen die gassen of andere brandstoffen met een laag vlampunt gebruiken (IGF-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 van de IMO zal tijdens haar 109de vergadering van 2 tot en met 6 december 2024 wijzigingen vaststellen van de Internationale Veiligheidscode voor schepen die gassen of andere brandstoffen met een laag vlampunt gebruiken (IGF-code). De wijzigingen hebben betrekking op diverse kwesties, waaronder bronzuigpompen, afvoer van de veiligheidsklep, brandstofvoorbereidingsruimten, structurele brandbeveiliging en gevaarlijke zones.

(5) Het is passend het standpunt te bepalen dat namens de Unie moet worden ingenomen tijdens de 109de vergadering van de Maritieme Veiligheidscommissie van de IMO, aangezien de beoogde handelingen een beslissende invloed kunnen hebben op de inhoud van het Unierecht, namelijk Richtlijn 2009/45/EG inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen[1].

(6) De Unie moet de wijzigingen van de Internationale Veiligheidscode voor schepen die gassen of andere brandstoffen met een laag vlampunt gebruiken (IGF-code) steunen

[1] PB L 163 van 25.6.2009, blz. 1.

omdat ze de veiligheid aan boord van schepen, met inbegrip van passagiersschepen, die aardgas als brandstof gebruiken, zullen verbeteren. Deze wijzigingen bieden een gelijkwaardig beschermingsniveau voor het leidingsysteem en de tankinlaat vanaf de afvoerleidingen van de veiligheidsklep tijdens normaal bedrijf en in noodgevallen. Bovendien moet het bestaan van kleine putten in LNG-brandstoftanks worden erkend in de IGF-code. De goedkeuring van deze wijzigingen zal het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen bevorderen, met name gassen en andere brandstoffen met een laag vlampunt, zoals koolstofarme en koolstofvrije methanol, waterstof en ammoniak. Dit is in overeenstemming met de doelstellingen inzake decarbonisatie en sanering van het EU-wetgevingspakket van "Fit for 55".

(7) Het standpunt van de Unie moet tot uiting worden gebracht door de lidstaten van de Unie die lid zijn van de IMO en door de Commissie, die gezamenlijk optreden,

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

Het standpunt dat namens de Unie moet worden ingenomen op de 109de vergadering van de Maritieme Veiligheidscommissie van de IMO houdt in dat wordt ingestemd met de vaststelling van wijzigingen van de Internationale Veiligheidscode voor schepen die gassen of andere brandstoffen met een laag vlampunt gebruiken (IGF-code), zoals uiteengezet in bijlage 2 bij IMO-circulaire nr. 4879 van 29 mei 2024.

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