EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, 30.8.2016
COM(2016) 549 final

2016/0263 (NLE)

Voorstel voor een

BESLUIT VAN DE RAAD

betreffende het standpunt dat namens de Europese Unie in de Internationale Maritieme Organisatie moet worden ingenomen tijdens de 70e vergadering van de Commissie voor de bescherming van het mariene milieu en de 97ste vergadering van de Maritieme Veiligheidscommissie met betrekking tot de vaststelling van de wijzigingen van bijlage VI van Marpol, van SOLAS-hoofdstuk II-1, van SOLAS-voorschriften III/1.4, III/30 en III/37, SOLAS-voorschriften II-2/1 en II-2/10, SOLAS-voorschrift II-1/3-12, van het STCW-verdrag en de STCW-code, van de Code inzake brandveiligheidssystemen en van de ESP-code 2011

TOELICHTING

1. INLEIDING

Dit voorstel van de Commissie betreft de vaststelling van het standpunt van de Unie tijdens de 70e vergadering van de Commissie voor de bescherming van het mariene milieu (MEPC 70) van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) en de 97e vergadering van de Maritieme Veiligheidscommissie (MSC 97) van de IMO met betrekking tot de wijzigingen in de volgende subrubrieken.

1.1 Wijziging van hoofdstuk 4 van bijlage VI bij Marpol

Nadat de ontwerpwijzigingen van hoofdstuk 4 van bijlage VI bij Marpol betreffende een systeem voor gegevensverzameling voor het brandstofverbruik drie jaar lang zijn besproken tijdens MEPC-vergaderingen en tussen zittingen in, zijn die op MEPC 69 goedgekeurd. De wijzigingen stellen een verplicht wereldwijd systeem voor gegevensverzameling in, met de volgende kernelementen:

- Gegevens die moeten worden verzameld en jaarlijks gemeld door schepen die onder het toepassingsgebied van de wijziging vallen (≥ 5000 BT) omvatten: afgelegde afstand, diensturen en (voor schepen die vracht vervoeren) de vrachtcapaciteit. De IMO zal richtsnoeren voor de verzamelmethode opstellen.
- De verzamelde gegevens moeten worden gerapporteerd aan de vlaggenstaatadministratie of een door haar erkende organisatie (EO). De IMO zal richtsnoeren voor de rapportage opstellen.
- De vlaggenstaatadministraties (of EO's) geven na ontvangst en verificatie van de gerapporteerde gegevens een verklaring van overeenstemming voor het schip af, die aan boord moet worden bewaard en onderworpen is aan de havenstaatcontrole.
- Als tijdens een kalenderjaar het eigenaarschap wordt overgedragen, worden de rapportageverantwoordelijkheden verdeeld tussen de vorige en de nieuwe eigenaar; als de vlag wordt gewijzigd, geven de vorige en nieuwe administratie verklaringen van overeenstemming af voor de tijdsperiodes die overeenstemmen met de respectieve administraties.
- De vlaggenstaatadministraties verifiëren de gerapporteerde gegevens overeenkomstig de door de IMO te ontwikkelen geharmoniseerde richtsnoeren.
- De vlaggenstaatadministraties (of gemachtigde EO's) dienen de gerapporteerde gegevens in bij de "IMO-databank voor verbruik van scheepsbrandstof" in een gestandaardiseerd elektronisch formaat van de IMO.
- De gerapporteerde gegevens worden geanonimiseerd volgens een methode die in de IMO-richtsnoeren zal worden omschreven.
- De toegang tot de geanonimiseerde gegevens wordt verleend aan de partijen bij bijlage VI van Marpol.
- Procedures ter bevestiging van de naleving door vaartuigen die de vlag voeren van staten die geen partij zijn bij bijlage VI van Marpol, moeten worden vastgesteld in een circulaire van de IMO.

Die wijzigingen zijn beschreven in bijlage 7 bij MEPC 69/21/add.1. In punt 6.20 van het verslag van MEPC 69 (MEPC 69/21) is vermeld dat de wijzigingen naar verwachting zullen worden aangenomen tijdens MEPC 70.

1.2 Wijziging van SOLAS-voorschriften II-1/1, II-1/2, II-1/3, II-1/4, II-1/5, II-1/6, II-1/7, II-1/8-1, II-1/9, II-1/10, II-1/12, II-1/13, II-1/15-17, II-1/19, II-1/21-22 en II-1/35

Tijdens de 95e en 96e vergadering van de Maritieme Veiligheidscommissie van de IMO (MSC 95 en MSC 96) zijn verschillende ontwerpwijzigingen van SOLAS-hoofdstuk II-1 goedgekeurd, die zijn gegroepeerd:

- voorschrift II-1/1 (toepassing) met betrekking tot het toepassingsgebied en de bepalingen tot wijziging van de structuur van de toepassingsdata;

- voorschrift II-1/2 (begripsomschrijvingen) met betrekking tot de aanpassing van bepaalde bergripsomschrijvingen aan andere IMO-instrumenten;

- voorschrift II-1/5 en 5-1 (stabiliteit in onbeschadigde toestand en aan de kapitein te verstrekken stabiliteitsgegevens) met betrekking tot de invoering van specifieke bepalingen voor de berekening van de stabiliteit in onbeschadigde toestand, de verduidelijking van de definitie van gewicht en de uitbreiding van de ter beschikking van de kapitein te stellen inlichtingen;

- voorschrift II-1/6 (vereiste indelingsindex *R*) met betrekking tot de overlevingskansen van passagiersschepen;

- voorschrift II-1/7 (bereikte indelingsindex A) met betrekking tot de herziening van de formulering van de bereikte indelingsindex om beter rekening te kunnen houden met effecten zoals de verzameling van water op het dek;

- voorschrift II-1/8 (bijzondere vereisten betreffende de stabiliteit van passagiersschepen) met betrekking tot de verduidelijking van ladingcondities voor de berekening van de bereikte index, afhankelijk van het aantal personen aan boord;

- voorschrift II-1/9 (dubbele bodems in passagiersschepen en andere vrachtschepen dan tankschepen) voert voorschriften in voor de afmetingen van dubbele bodems voor kleine passagiers- en vrachtschepen;

- voorschrift II-1/10 (constructie van waterdichte schotten) met betrekking tot de verduidelijking van het toepassingsgebied in passagiersschepen met schottendekken en vrachtschepen met vrijboorddekken;

- voorschrift II-1/12 (piekschotten, schotten voor ruimten voor machines, astunnels, enz.) met betrekking tot de verduidelijking van het toepassingsgebied in passagiersschepen met schottendekken en vrachtschepen met vrijboorddekken;

- voorschrift II-1/13 (openingen in waterdichte schotten onder het schottendek op passagiersschepen) met betrekking tot de definitie van machineruimten;

- voorschrift II-1/15 (openingen in de huidbeplating onder het schottendek van passagiersschepen en het vrijboorddek van vrachtschepen) met betrekking tot de verduidelijking van de ruimten waarop dit voorschrift van toepassing is en het toepassingsgebied in passagiersschepen met schottendekken en vrachtschepen met vrijboorddekken;

- voorschrift II-1/16 en 16-1 (constructie en eerste beproeving van waterdichte sluitingen) met betrekking tot de beperking van het toepassingsgebied voor

waterdichte sluitingen en het toepassingsgebied voor passagiersschepen en roroschepen;

- voorschrift II-1/20 (belading van passagiersschepen) met betrekking tot de uitbreiding van het toepassingsgebied tot alle schepen, waarbij het begrip "goedgekeurde stabiliteitsgegevens" wordt ingevoerd;

- voorschrift II-1/21 (periodieke bediening en inspectie van waterdichte deuren, enz., op passagiersschepen) met betrekking tot de taalkundige aanpassing van bepaalde begripsomschrijvingen;

- voorschriften II-1/22 en II-1/22-1 (informatie omtrent schadebeheersing, voorkoming en beheersing van het binnendringen van water) met betrekking tot redactionele en daaruit voortvloeiende wijzigingen;

- voorschrift II-1/35-1 (lenspompinrichtingen) met betrekking tot de verduidelijking van de ruimten waarop bepaalde volumedefinities van toepassing zijn in verband met de berekening van de pompinrichtingen en daaruit voortvloeiende wijzigingen.

Van specifiek belang voor de EU zijn de wijzigingen van de voorschriften 6, 7, 8 en 9 van SOLAS-hoofdstuk II-1 betreffende de vereisten voor de waterdichte indeling en de stabiliteit in beschadigde toestand om de overlevingskansen van passagiersschepen te verhogen in geval van schade. Die moeten worden ontwikkeld door ontwerpers van nieuwe schepen, zonder dat het onderliggende bedrijfsmodel van de exploitanten moet worden gewijzigd. Mogelijke ontwerpwijzigingen werden aan kosten-batenanalysen onderworpen, wat heeft geleid tot aanbevelingen voor de verbetering van het huidige vereiste veiligheidsniveau.

Als de formule voor de vereiste indelingsindex R wordt toegepast zoals overeengekomen op de derde vergadering van de IMO-subcommissie inzake scheepsontwerp en -bouw (SDC 3) in verband met SOLAS-voorschrift II-1/6, stijgen de kansen van passagiersschepen om een zwaar ongeval zoals een aanvaring of stranding te overleven aanzienlijk en wordt het risico, uitgedrukt in het potentiële verlies van mensenlevens, aanzienlijk verlaagd.

Sommige IMO-leden van buiten de EU uitten tijdens SDC 3 en MSC 96 hun bezorgdheid over het feit dat de compromisformule voor de vereiste indelingsindex *R* voor kleine schepen (< 400 passagiers) niet onderbouwd is met een formele veiligheidsbeoordeling. Volgens die IMO-leden creëerde de formule de mogelijkheid om voorschriften in te voeren die niet op een kostenefficiënte wijze kunnen worden toegepast op bestaande schepen. Voor kleinere schepen was verdere technische evaluatie nodig, zo werd gezegd. Tijdens MSC 97 kan dat opnieuw ter sprake komen. Bij het bepalen van het standpunt van de Unie voor MSC 97 moet daarmee rekening worden gehouden.

Die wijzigingen zijn beschreven in bijlage 1 bij IMO-circulaire nr. 3644 van 20 mei 2016. In punt 11.4 van het verslag van MSC 96 (MSC 96/25) is vermeld dat de wijzigingen naar verwachting zullen worden aangenomen tijdens MsC 97.

1.3 Wijziging van SOLAS-voorschrift II-1/1.2, nieuw voorschrift II-1/19-1 en van SOLAS-voorschriften III/1.4, III/30 en III/37

De wijzigingen van SOLAS-voorschrift II-1/1.2, het nieuwe voorschrift II-1/19-1 en de daarmee samenhangende wijzigingen van de SOLAS-voorschriften III/1.4, III/30 en III/37 wat betreft de oefeningen voor schadebeperking, maken deel uit van een alomvattende aanpak om de overlevingskansen na vollopen te verbeteren, in

samenhang met het in punt 1.2 hierboven beschreven pakket wijzigingen van SOLAS-hoofdstuk II-1, met het oog op de verbetering van de veiligheid op nieuwe en bestaande passagiersschepen.

De wijzigingen van SOLAS-voorschrift II-1/1.2, het nieuwe voorschrift II-1/19-1 en de voorschriften III/1.4, III/30 en III/37 omvatten de voorschriften inzake oefeningen voor schadebeperking op passagiersschepen, met inbegrip van de frequentie, de deelname van de bemanningsleden die verantwoordelijk zijn voor het beperken van schade en de vereiste onderdelen van elke oefening, alsmede de activering van steun vanaf de wal.

De wijzigingen van SOLAS II-1/1.2 en het nieuwe SOLAS-voorschrift II-1/19-1 zijn beschreven in bijlage 16 bij MSC 96/25/add.1. In punt 11.17 van het verslag van MSC 96 (MSC 96/25) is vermeld dat die wijzigingen naar verwachting zullen worden aangenomen tijdens MSC 97.

De wijzigingen van de SOLAS-voorschriften III/1.4, III/30 en III/37 zijn beschreven in bijlage 1 bij IMO-circulaire nr. 3644 van 20 mei 2016. In punt 11.19 van het verslag van MSC 96 (MSC 96/25) is vermeld dat de wijzigingen zullen worden aangenomen tijdens MSC 97.

1.4 Wijziging van SOLAS-voorschriften II-2/1 en II-2/10

Door de wijzigingen in de SOLAS-voorschriften II-2/1 en II-2/10 zullen schuimbrandblustoestellen met een inhoud van ten minste 135 l niet langer verplicht zijn in ketelruimten die zijn beveiligd met vaste watergebaseerde brandblusinstallaties voor lokaal gebruik. De wijzigingen zullen van toepassing zijn op zowel nieuwe als bestaande schepen.

De wijzigingen van de SOLAS-voorschriften II-2/1 en II-2/10 zijn beschreven in bijlage 1 bij IMO-circulaire nr. 3644 van 20 mei 2016. In punt 8.2 van het verslag van MSC 96 (MSC 96/25) is vermeld dat die wijzigingen naar verwachting zullen worden aangenomen tijdens MSC 97.

1.5 Wijziging van SOLAS-voorschrift II-1/3-12

De regels betreffende geluidshinder aan boord van schepen werden in 2012 aangenomen (resolutie MSC.337(91)), samen met de bijbehorende wijzigingen van het SOLAS-Verdrag, waardoor die regels krachtens voorschrift II-1/3-12 bindend werden. Ze zijn op 1 juli 2014 in werking getreden. Uit een daaropvolgende analyse bleek echter dat sommige schepen niet onder het toepassingsgebied van SOLAS-voorschrift II-1/3-12 zouden vallen. Schepen waarvoor het bouwcontract is geplaatst vóór 1 juli 2014, en waarvan de kiel is gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium bevindt na 1 januari 2015 maar die niet vóór 1 juli 2018 worden geleverd, vallen niet onder punt 1 of 2 van voorschrift II-1/3-12. De wijzigingen van voorschrift II-1/3-12 vullen die leemte in het huidige voorschrift op.

Die wijzigingen zijn beschreven in bijlage 1 bij IMO-circulaire nr. 3644 van 20 mei 2016. In punt 20.10 van het verslag van MSC 96 (MSC 96/25) is vermeld dat de wijzigingen naar verwachting zullen worden aangenomen tijdens MSC 97.

1. 6 Wijziging van het STCW-verdrag en de STCW-code met betrekking tot de specifieke opleiding voor passagiersschepen, en van de delen A en B van de STCW-code

De Maritieme Veiligheidscommissie heeft tijdens haar 91e vergadering eerst voorstellen bekeken tot wijziging van de bestaande voorschriften van het STCW-

verdrag en de code met betrekking tot passagiersschepen, om in te spelen op de nieuwe uitdagingen die voortvloeien uit de steeds grotere afmetingen van moderne passagiersschepen en het grote aantal passagiers aan boord, vooral wat cruiseschepen betreft.

De EU heeft actief geijverd voor wijzigingen van de voorschriften I/14 en V/2 van het STCW-verdrag en sectie A-V/2 van de STCW-code ter verbetering van de veiligheid van (roro- en non-roro)passagiersschepen, vooral na het ongeval met de Costa Concordia in januari 2012.

De wijzigingen omvatten vier verschillende niveaus van opleiding en vertrouwdmaking: vertrouwdmaking met noodsituaties op passagiersschepen, opleiding voor de beheersing van mensenmassa's op passagiersschepen, crisisbeheer en menselijk gedrag op passagiersschepen en opleiding voor roropassagiersschepen.

Die wijzigingen zijn beschreven in bijlage [ ] bij MSC 96/25/add.1. In punt 12.6 van het verslag van MSC 96 (MSC 96/25) is vermeld dat de wijzigingen naar verwachting zullen worden aangenomen tijdens MSC 97.

1.7 Wijziging van hoofdstuk 13 van de code inzake brandveiligheidssystemen

Volgens hoofdstuk 13, punt 2.1.2.2.2.1, van de code inzake brandveiligheidssystemen met betrekking tot de verdeling van personen, moeten de afmetingen van ontsnappingswegen worden berekend op grond van het totale aantal personen dat naar verwachting zal ontsnappen via trappen en deuropeningen, gangen en overlopen. De berekening wordt apart uitgevoerd voor twee verschillende bezettingen van de bedoelde ruimten. De bestaande tekst bleek misleidend te zijn wat betreft de verwijzing naar bemanningsleden in publieke ruimten op een schip en is daarom gewijzigd.

Die wijzigingen zijn beschreven in bijlage 2 bij IMO-circulaire nr. 3644 van 20 mei 2016. In punt 11.15 van het verslag van MSC 96 (MSC 96/25) is vermeld dat de wijzigingen naar verwachting zullen worden aangenomen tijdens MSC 97.

1.8 Wijziging van de ESP-code 2011

De keuringsregeling scheepvaart (Condition Assessment Scheme, CAS) van de IMO vormt het kader voor een verscherpte controle van schepen die meer dan 15 jaar oud zijn. In het uitgebreide inspectieprogramma (Enhanced Survey Programme, ESP) tijdens inspecties van bulkvervoerders en olietankschepen is gespecificeerd hoe die verscherpte controles moeten worden uitgevoerd. Aangezien de CAS om die doelstelling te verwezenlijken een beroep doet op het ESP, wordt het ESP in de CAS als het geëigende instrument naar voren geschoven.

Door die wijzigingen wordt de ESP-code in oveeenstemming gebracht met de geactualiseerde Z10-reeks van IACS UR (International Association of Classification Societies Unified Requirements, eenheidsregels van de Internationale Vereniging van Classificatiebureaus). De Z10-reeks van IACS UR heeft betrekking op inspectie- en certificeringvereisten. De eenheidsregels zijn IACS-resoluties over onderwerpen die vallen onder de specifieke regels en praktijken van de classificatiebureaus en de algemene filosofie waarop de regels en praktijken van classificatiebureaus zijn gevestigd, of die daar rechtsreeks verband mee houden.

Die wijzigingen zijn beschreven in bijlage 4 bij IMO-circulaire nr. 3644 van 20 mei 2016. In punt 11.21 van het verslag van MSC 96 (MSC 96/25) is vermeld dat die wijzigingen naar verwachting zullen worden aangenomen tijdens MSC 97.

2. VASTSTELLING VAN DE IMO-WIJZIGINGEN

2.1 Vaststelling van wijzigingen

De wijzigingen die zijn uiteengezet in de punten 1.1 tot en met 1.8 hierboven zijn goedgekeurd tijdens de 69e vergadering van de Commissie voor de bescherming van het mariene milieu, die plaatsvond van 18 tot 22 april 2014, en de 95e en 96e vergadering van de Maritieme Veiligheidscommissie, die plaatsvonden van 3 tot 12 juni 2015 en van 11 tot 20 mei 2016, en zullen ter vaststelling worden ingediend tijdens de 70e vergadering van de Commissie voor de bescherming van het mariene milieu, die plaatsvindt van 24 tot 28 oktober 2016, en de 97e vergadering van de Maritieme Veiligheidscommissie, die plaatsvindt van 21 tot 25 november 2016.

2.2 Aanvaarding

Zodra de wijzigingen van de punten 1.1 tot en met 1.8 door de twee commissies zijn goedgekeurd en aangenomen, worden ze ter aanvaarding meegedeeld aan de respectieve verdragsluitende partijen.

3. RELEVANTE EU-WETGEVING EN EU-BEVOEGDHEID

3.1 Wijziging van hoofdstuk 4 van bijlage VI bij Marpol

Bij 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 is een EU-systeem opgezet voor de monitoring, de rapportage en de verificatie (MRV) van CO_2-emissies door en de energie-efficiëntie van de scheepvaart.

De MRV-verordening van de EU geldt vanaf 1 januari 2018 voor alle grote schepen (van meer dan 5000 brutoton) die aankomen in, zich bevinden in of vertrekken uit havens die onder de jurisdictie vallen van een lidstaat, ongeacht het land waarin de schepen geregistreerd zijn. Er kan worden gekozen uit vier monitoringmethoden, te beginnen met zeer eenvoudige methoden op grond van gegevens die reeds beschikbaar zijn aan boord van het schip. De gegevens moeten onafhankelijk worden geverifieerd en jaarlijks op geaggregeerde wijze worden gerapporteerd aan de Commissie. De Commissie zal de geverifieerde, jaarlijks geaggregeerde gegevens "per schip" bekendmaken, inclusief CO_2-emissies en energie-efficiëntieparameters.

Artikel 22, lid 3, van de verordening bevat een evaluatieclausule in geval van een internationale overeenkomst op dit gebied. Met de aanneming van de wijzigingen van hoofdstuk 4 van bijlage VI bij Marpol zou de evaluatieprocedure overeenkomstig artikel 22, lid 3, op gang worden gebracht. Dat kan leiden tot een voorstel tot wijziging van de verordening, om die in overeenstemming te brengen met het wereldwijde systeem voor gegevensverzameling dat binnen de IMO is goedgekeurd.

Daarom zou de wijziging van hoofdstuk 4 van bijlage VI bij Marpol gevolgen hebben voor de EU-wetgeving door de toepassing van Verordening (EU) 2015/757.

3.2 Wijziging van SOLAS-voorschriften II-1/1, II-1/2, II-1/3, II-1/4, II-1/5, II-1/6, II-1/7, II-1/8-1, II-1/9, II-1/10, II-1/12, II-1/13, II-1/15-17, II-1/19, II-1/21-22 en II-1/35

SOLAS-hoofdstuk II-1 regelt de constructie – structuur, waterdichte indeling en stabiliteit, machine-installaties en elektrische installaties. De tijdens MSC 97 vast te

stellen wijzigingen van SOLAS-hoofdstuk II-1 hebben betrekking op zowel passagiers- als vrachtschepen. In artikel 6, lid 2, onder a), punt i), van Richtlijn 2009/45/EG van het Europees Parlement en de Raad inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen is bepaald dat nieuwe passagiersschepen van klasse A volledig moeten voldoen aan de eisen van het SOLAS-Verdrag van 1974, als gewijzigd.

Daarom zou de wijziging van SOLAS-voorschriften II-1/1, II-1/2, II-1/3, II-1/4, II-1/5, II-1/6, II-1/7, II-1/8-1, II-1/9, II-1/10, II-1/12, II-1/13, II-1/15-17, II-1/19, II-1/21-22 en II-1/35 gevolgen hebben voor de EU-wetgeving door de toepassing van Richtlijn 2009/45/EG.

3.3 Wijziging van SOLAS-voorschrift II-1/1.2, nieuw voorschrift II-1/19-1 en van SOLAS-voorschriften III/1.4, III/30 en III/37

Het Internationaal Verdrag betreffende de normen inzake opleiding, diplomering en wachtdienst voor zeevarenden (STCW-verdrag) is opgenomen in het EU-recht door middel van Richtlijn 2008/106/EG inzake het minimumopleidingsniveau van zeevarenden.

Voorschrift V/2 van het STCW-verdrag omvat verplichte minimumeisen inzake de opleiding en bevoegdheden van kapiteins, officieren, matrozen en ander personeel op passagiersschepen.

In het bijzonder moeten zeevarenden onder meer realistische oefeningen kunnen organiseren krachtens tabel A-V/2 van sectie A-V/2 van de STCW-code voor de specificatie van de minimale bekwaamheidsnorm inzake crisisbeheer en menselijk gedrag, die een aanvulling is op voorschrift V/2. Bovendien is de Internationale Veiligheidsmanagementcode voor het veilige gebruik van schepen en voor verontreinigingspreventie (ISM-code), die verplicht is gesteld krachtens de bepalingen van hoofdstuk IX van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (SOLAS), in het EU-recht opgenomen door middel van Verordening (EG) nr. 336/2006. Met name inzake paraatheid in noodsituaties moet de maatschappij volgens de ISM-code programma's opstellen voor oefeningen ter voorbereiding op noodsituaties.

Daarom zou de wijziging van SOLAS-voorschrift II-1/1.2, nieuw voorschrift II-1/19-1 en van SOLAS-voorschriften III/1.4, III/30 en III/37 inzake oefeningen voor stabiliteit in beschadigde toestand, gevolgen hebben voor de EU-wetgeving door de toepassing van Richtlijn 2008/106/EG en Verordening (EG) nr. 336/2006.

3.4 Wijziging van SOLAS-voorschriften II-2/1 en II-2/10

In artikel 6, lid 2, onder a), punt i), van Richtlijn 2009/45/EG is bepaald dat nieuwe passagiersschepen van klasse A volledig moeten voldoen aan de eisen van het SOLAS-Verdrag van 1974, als gewijzigd. Bovendien zijn SOLAS-voorschriften II-2/1 en II-2/10 van toepassing op nieuwe schepen van de klassen B, C en D en op bestaande schepen van klasse B, overeenkomstig bijlage I, hoofdstuk II-2, deel A, punt 6 (brandblusvoorzieningen in ruimten voor machines (V 7)) van Richtlijn 2009/45/EG, waarin is bepaald dat ruimten voor machines en ketelruimen moeten worden uitgerust met draagbare toestellen.

Daarom zou de wijziging van SOLAS-voorschriften II-2/1 en II-2/10 betreffende brandblusvoorzieningen in machineruimten gevolgen hebben voor de EU-wetgeving door de toepassing van Richtlijn 2009/45/EG.

3. 5 Wijziging van SOLAS-voorschrift II-1/3-12

In artikel 3 van Richtlijn 2003/10/EG betreffende de minimumvoorschriften inzake gezondheid en veiligheid met betrekking tot de blootstelling van werknemers aan de risico's van fysische agentia (lawaai) zijn minimumvoorschriften voor de bescherming van werknemers en grenswaarden en actiewaarden voor blootstelling vastgesteld. Als secundaire wetgeving zorgt artikel 6, lid 2, onder a), punt i), van Richtlijn 2009/45/EG er bovendien voor dat het SOLAS-Verdrag van 1974, als gewijzigd, van toepassing is op nieuwe schepen van klasse A, en zijn in bijlage I, deel C, voorschrift 18, van die richtlijn maatregelen vastgesteld voor lawaaivermindering in machineruimten in nieuwe schepen van de klassen B, C en D.

Daarom zou de wijziging van SOLAS-voorschrift II-1/3-12 gevolgen hebben voor de EU-wetgeving door de toepassing van Richtlijn 2003/10/EG en Richtlijn 2009/45/EG.

3. 6 Wijzigingen van het Internationaal Verdrag betreffende de normen inzake opleiding, diplomering en wachtdienst voor zeevarenden (STCW-verdrag) en de STCW-code met betrekking tot de specifieke opleiding voor passagiersschepen, en van de delen A en B van de STCW-code

Richtlijn 2008/106/EG, met name voorschrift V/2 van hoofdstuk V van bijlage I, omvat verplichte minimumeisen inzake de opleiding en bevoegdheden van kapiteins, officieren, matrozen en ander personeel op passagiersschepen.

Daarom zou de wijziging van het STCW-verdrag en de STCW-code met betrekking tot de specifieke opleiding voor passagiersschepen gevolgen hebben voor de EU-wetgeving door de toepassing van Richtlijn 2008/106/EG.

3.7 Ontwerpwijziging van hoofdstuk 13 van de code inzake brandveiligheidssystemen betreffende de verduidelijking van de verdeling van de bemanning in openbare ruimten

In artikel 6, lid 2, onder a), punt i), van Richtlijn 2009/45/EG is bepaald dat nieuwe passagiersschepen van klasse A volledig moeten voldoen aan de eisen van het SOLAS-Verdrag van 1974, als gewijzigd. Bovendien is volgens hoofdstuk II-2, deel A, van bijlage I bij Richtlijn 2009/45/EG de code inzake brandveiligheidssystemen, zoals aangenomen bij Resolutie MSC.98(73), van toepassing op schepen van de klassen B, C en D die zijn gebouwd op of na 1 januari 2003.

Daarom zou de wijziging van hoofdstuk 13 van de code inzake brandveiligheidssystemen gevolgen hebben voor de EU-wetgeving door de toepassing van Richtlijn 2009/45/EG.

3.8 Wijziging van de ESP-code 2011

Verordening (EU) nr. 530/2012 van het Europees Parlement en de Raad betreffende het versneld invoeren van de vereisten inzake een dubbelwandige uitvoering of een gelijkwaardig ontwerp voor enkelwandige olietankschepen heeft tot doel een versnelde invoerregeling vast te stellen voor de toepassing van de vereisten inzake een dubbelwandige uitvoering of een gelijkwaardig ontwerp van Marpol 73/78, zoals gedefinieerd in artikel 3 van die verordening, op enkelwandige olietankschepen, en om het vervoer van zware oliesoorten naar of vanuit havens in de lidstaten in enkelwandige olietankschepen te verbieden.

De verordening stelt de toepassing van de keuringsregeling scheepvaart (CAS) van de IMO verplicht voor enkelwandige olietankschepen die meer dan 15 jaar oud zijn.

Op grond van artikel 5 moeten dergelijke olietankschepen voldoen aan de CAS, die in artikel 6 is gedefinieerd als de bij resolutie MEPC 94(46) van 27 april 2001, zoals gewijzigd bij resolutie MEPC 99(48) van 11 oktober 2002 en resolutie MEPC 112(50) van 4 december 2003, aangenomen keuringsregeling scheepvaart. Het uitgebreide inspectieprogramma (Enhanced Survey Programme – ESP) tijdens inspecties van bulkvervoerders en olietankschepen specificeert de wijze waarop deze verscherpte controles moeten worden uitgevoerd. Aangezien de CAS om haar doel te bereiken een beroep doet op het ESP, zijn eventuele wijzigingen van ESP-inspecties rechtstreeks en automatisch van toepassing door Verordening (EU) nr. 530/2012. Daarom zouden de wijzigingen die moeten worden aangenomen op MSC 97 en die de ESP-code zouden wijzigen, een invloed hebben op de EU-wetgeving door de toepassing van Verordening (EU) nr. 530/2012.

3.7 Samenvatting

Gezien de hierboven beschreven verbanden tussen de voorgestelde wijzigingen en de desbetreffende EU-wetgeving is de Commissie van mening dat de tijdens MEPC 70 en MSC 97 verwachte aanneming van bovengenoemde wijzigingen behoren tot de exclusieve externe bevoegdheid van de Unie, welke de Unie heeft verworven krachtens artikel 3, lid 2, VWEU, voor zover de aanneming van de wijzigingen van de desbetreffende internationale instrumenten gevolgen heeft voor gemeenschappelijke regels of het toepassingsgebied ervan wijzigt.

Hoewel de Unie geen lid van de IMO en geen verdragsluitende partij bij de desbetreffende internationale instrumenten is, mogen de lidstaten geen verplichtingen op zich nemen die wellicht gevolgen hebben voor EU-regels die gericht zijn op het bereiken van de doelstellingen van de Verdragen, tenzij zij hiertoe op voorstel van de Commissie gemachtigd zijn op grond van een besluit van de Raad. Er is op dit gebied ruimschoots geconsolideerde jurisprudentie.

4. CONCLUSIE

De Commissie stelt daarom een besluit van de Raad voor betreffende het namens de Europese Unie in te nemen standpunt over de in de punten 1.1 tot en met 1.8 hierboven genoemde wijzigingen die tijdens respectievelijk de 70e vergadering van de Commissie voor de bescherming van het mariene milieu en de 97e vergadering van de Maritieme Veiligheidscommissie zullen worden vastgesteld.

2016/0263 (NLE)

Voorstel voor een

BESLUIT VAN DE RAAD

betreffende het standpunt dat namens de Europese Unie in de Internationale Maritieme Organisatie moet worden ingenomen tijdens de 70e vergadering van de Commissie voor de bescherming van het mariene milieu en de 97ste vergadering van de Maritieme Veiligheidscommissie met betrekking tot de vaststelling van de wijzigingen van bijlage VI van Marpol, van SOLAS-hoofdstuk II-1, van SOLAS-voorschriften III/1.4, III/30 en III/37, SOLAS-voorschriften II-2/1 en II-2/10, SOLAS-voorschrift II-1/3-12, van het STCW-verdrag en de STCW-code, van de Code inzake brandveiligheidssystemen en van de ESP-code 2011

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

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

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Overwegende hetgeen volgt:

1) Maatregelen van de Europese Unie op het gebied van zeevervoer moeten erop gericht zijn de maritieme veiligheid te verbeteren en het mariene milieu te beschermen.

2) De Commissie voor de bescherming van het mariene milieu (MEPC) van de IMO heeft tijdens haar 69e vergadering overeenstemming bereikt over de instelling van een verplicht systeem voor gegevensverzameling voor brandstofverbruik en de nodige wijzigingen van hoofdstuk 4 van bijlage VI bij Marpol. Die wijzigingen zullen naar verwachting worden vastgesteld tijdens de 70e vergadering van de MPEC in oktober 2016.

3) De Maritieme Veiligheidscommissie (MSC) van de IMO heeft tijdens haar 95e en 96e vergadering de wijzigingen goedgekeurd van SOLAS-hoofdstuk II-1, SOLAS-voorschriften III/1.4, III/30 en III/37, SOLAS-voorschriften II-2/1 en II-2/10, SOLAS-voorschrift II-1/3-12, het STCW-verdrag en de STCW-code, de Code inzake brandveiligheidssystemen en de ESP-code 2011. Die wijzigingen zullen naar verwachting worden vastgesteld tijdens de 97e vergadering van de MSC in november 2016.

4) Door de wijzigingen van hoofdstuk 4 van bijlage VI bij Marpol wordt een verplicht wereldwijd systeem voor gegevensverzameling ingesteld voor gegevens die door bepaalde schepen moeten worden verzameld en jaarlijks gemeld, procedures voor de verificatie van de verstrekte gegevens, de instelling van verklaringen van overeenstemming, een regeling voor de overdracht van eigenaarschap, het indienen van de gegevens bij de IMO, de anonimisering van en toegang tot de gegevens en procedures voor de bevestiging van naleving door schepen die onder de vlag varen van landen die geen partij zijn bij bijlage VI bij Marpol. Verordening (EU) 2015/757 van

het Europees Parlement en de Raad[1] voorziet in een EU-systeem voor de monitoring, de rapportage en de verificatie (MRV) van de CO_2-emissies door en de energie-efficiëntie van de scheepvaart. De verordening geldt vanaf 1 januari 2018 voor alle schepen van meer dan 5000 brutoton die aankomen in, zich bevinden in of vertrekken uit havens die onder de jurisdictie vallen van een lidstaat, ongeacht het land waar de schepen zijn geregistreerd.

5) Artikel 22 van Verordening (EU) 2015/757 van het Europees Parlement en de Raad bevat een herzieningsclausule in geval van een internationale overeenkomst op dit gebied. Door de aanneming van de wijzigingen van hoofdstuk 4 van bijlage VI van Marpol gaat een dergelijke herziening van start, wat kan leiden tot een voorstel tot wijziging van de verordening om die, voor zover nodig, in overeenstemming te brengen met het wereldwijde systeem voor gegevensverzameling dat binnen de IMO is goedgekeurd.

6) Door de wijziging van SOLAS-voorschriften II-1/1, II-1/2, II-1/3, II-1/4, II-1/5, II-1/6, II-1/7, II-1/8-1, II-1/9, II-1/10, II-1/12, II-1/13, 15-17, 19, 21, 22 en 35 worden redactionele en daaruit voortvloeiende wijzigingen ingevoerd, alsmede wijzigingen met betrekking tot eisen voor waterdichte indeling en stabiliteit in beschadigde toestand om de overlevingskansen van passagiersschepen in geval van schade te verbeteren. In artikel 6, lid 2, onder a), punt i), van Richtlijn 2009/45/EG van het Europees Parlement en de Raad[2] is bepaald dat nieuwe passagiersschepen van klasse A volledig moeten voldoen aan de eisen van het SOLAS-Verdrag van 1974, als gewijzigd.

7) De wijzigingen van SOLAS-voorschrift II-1/1.2, nieuw voorschrift II-1/19-1 en SOLAS-voorschriften III/1.4, III/30 en III/37 wat betreft de oefeningen voor schadebeperking, maken deel uit van een alomvattende aanpak om de overlevingskansen na vollopen te verbeteren en de veiligheid op nieuwe en bestaande passagiersschepen te verbeteren. Richtlijn 2008/106/EG van het Europees Parlement en de Raad[3], en met name voorschrift V/2 van hoofdstuk V van bijlage I, bevat verplichte minimumeisen inzake de opleiding en bevoegdheden van kapiteins, officieren, matrozen en ander personeel op passagiersschepen. Het Internationaal Verdrag betreffende de normen inzake opleiding, diplomering en wachtdienst voor zeevarenden (STCW), dat is opgenomen in de wetgeving van de Unie door middel van Richtlijn 2008/106/EG van het Europees Parlement en de Raad, bevat opleidingsvereisten over de stabiliteit van het schip in de relevante bekwaamheidstabellen van de STCW-code.

8) De wijziging van SOLAS-voorschriften II-2/1 en II-2/10 brengt met zich mee dat schuimbrandblustoestellen met een inhoud van ten minste 135 l niet langer verplicht zijn in ketelruimten die zijn beveiligd met vaste watergebaseerde brandblusinstallaties voor lokaal gebruik. In artikel 6, lid 2, onder a), punt i), van Richtlijn 2009/45/EG van het Europees Parlement en de Raad is bepaald dat nieuwe passagiersschepen van klasse A volledig moeten voldoen aan de eisen van het SOLAS-Verdrag van 1974, als

---

1 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.)

2 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).

3 Richtlijn 2008/106/EG van het Europees Parlement en de Raad inzake het minimumopleidingsniveau van zeevarenden (PB L 323 van 3.12.2008, blz. 33).

gewijzigd. Bovendien zijn SOLAS-voorschriften II-2/1 en II-2/10 van toepassing op nieuwe schepen van de klassen B, C en D en op bestaande schepen van klasse B overeenkomstig bijlage I, hoofdstuk II-2, deel A, punt 6 (brandblusvoorzieningen in ruimten voor machines (V 7)) van Richtlijn 2009/45/EG van het Europees Parlement en de Raad, waarin is bepaald dat ruimten voor machines en ketelruimen moeten worden uitgerust met draagbare toestellen.

9) De wijziging van SOLAS-voorschrift II-1/3-12 vult een leemte op in de huidige verordening met betrekking tot de toepassing van de regels betreffende geluidshinder aan boord van schepen waarvoor het bouwcontract is geplaatst vóór 1 juli 2014, en waarvan de kiel is gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium bevindt op of na 1 januari 2015 maar die niet vóór 1 juli 2018 worden geleverd. In artikel 3 van Richtlijn 2003/10/EG van het Europees Parlement en de Raad[4] zijn minimumvoorschriften voor de bescherming van werknemers en grenswaarden en actiewaarden voor blootstelling vastgesteld. Als secundaire wetgeving zorgt artikel 6, lid 2, onder a), punt i), van Richtlijn 2009/45/EG van het Europees Parlement en de Raad er bovendien voor dat het SOLAS-Verdrag van 1974, als gewijzigd, van toepassing wordt op nieuwe schepen van klasse A, en zijn in bijlage I, deel C, voorschrift 18, van die richtlijn maatregelen vastgesteld om het lawaai in machineruimten in nieuwe schepen van de klassen B, C en D terug te dringen.

10) De wijzigingen van het STCW-verdrag en de STCW-Code met betrekking tot de specifieke opleiding voor passagiersschepen en van de delen A en B van de STCW-code, spelen in op de nieuwe uitdagingen die voortvloeien uit de toenemende afmetingen van moderne cruiseschepen en het grote aantal passagiers aan boord, en omvatten vier verschillende niveaus van opleiding en vertrouwdmaking: vertrouwdmaking met noodsituaties op passagiersschepen, opleiding voor de beheersing van mensenmassa's op passagiersschepen, crisisbeheer en menselijk gedrag op passagiersschepen en opleiding voor roropassagiersschepen. Richtlijn 2008/106/EG van het Europees Parlement en de Raad, met name voorschrift V/2 van hoofdstuk V van bijlage I, omvat verplichte minimumeisen inzake de opleiding en bevoegdheden van kapiteins, officieren, matrozen en ander personeel op passagiersschepen.

11) Door de wijziging van hoofdstuk 13 van de Code inzake brandveiligheidssystemen wordt verduidelijkt dat de berekening van de afmetingen van ontsnappingswegen, die wordt gemaakt op basis van het totale aantal personen dat naar verwachting zal ontsnappen via trappen en deuropeningen, gangen en overlopen, apart wordt uitgevoerd voor twee verschillende bezettingen van de bedoelde ruimten. In artikel 6, lid 2, onder a), punt i), van Richtlijn 2009/45/EG van het Europees Parlement en de Raad is bepaald dat nieuwe passagiersschepen van klasse A volledig moeten voldoen aan de eisen van het SOLAS-Verdrag van 1974, als gewijzigd. Bovendien is de Code inzake brandveiligheidssystemen, zoals aangenomen bij Resolutie MSC.98(73) op grond van hoofdstuk II-2, deel A, van bijlage I bij Richtlijn 2009/45/EG van het Europees Parlement en de Raad, van toepassing op schepen van de klassen B, C en D die zijn gebouwd op of na 1 januari 2003.

12) Door de wijziging van de ESP-code 2011 wordt overeenstemming bereikt met de geactualiseerde Z10-reeks van de eenheidsregels van de Internationale Vereniging van Classificatiebureaus (IACS UR) die betrekking hebben op controle- en certificatie-

[4] Richtlijn 2003/10/EG van het Europees Parlement en de Raad van 6 februari 2003 betreffende de minimumvoorschriften inzake gezondheid en veiligheid met betrekking tot de blootstelling van werknemers aan de risico's van fysische agentia (lawaai) (PB L 42 van 15.2.2003, blz. 38).

eisen. Volgens de artikelen 5 en 6 van Verordening (EU) nr. 530/2012 van het Europees Parlement en de Raad[5] moet de keuringsregeling scheepvaart (CAS) van de IMO verplicht worden toegepast op enkelwandige olietankschepen die meer dan 15 jaar oud zijn. In het uitgebreide inspectieprogramma (Enhanced Survey Programme – ESP) tijdens inspecties van bulkvervoerders en olietankschepen is gespecificeerd op welke manier die verscherpte controles moeten worden uitgevoerd. Aangezien de CAS een beroep doet op het ESP als instrument om haar doel te bereiken, zullen eventuele wijzigingen van ESP-inspecties automatisch van toepassing zijn door middel van Verordening (EU) nr. 530/2012.

13) De Unie is noch lid van de IMO, noch partij bij de desbetreffende verdragen en codes. Daarom is het noodzakelijk dat de Raad de lidstaten toestemming geeft om het standpunt van de Unie uit te dragen en te verklaren dat zij ermee instemmen door de genoemde wijzigingen gebonden te zijn,

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

Met het oog op de verbetering van de huidige milieubeschermingsvoorschriften van Marpol, houdt het standpunt van de Unie tijdens de 70e vergadering van de Commissie voor de bescherming van het mariene milieu van de IMO in dat wordt ingestemd met de aanneming van de wijzigingen van hoofdstuk 4 van bijlage VI van Marpol, zoals vastgelegd in bijlage 7 bij IMO-document MEPC 69/21/add.1.

Artikel 2

Het standpunt van de Unie op de 97e vergadering van de Maritieme Veiligheidscommissie van de IMO houdt in dat wordt ingestemd met de aanneming van de volgende wijzigingen van:

(a) SOLAS-voorschriften II-1/1, II-1/2, II-1/3, II-1/4, II-1/5, II-1/6, II-1/7, II-1/8-1, II-1/9, II-1/10, II-1/12, II-1/13, II-1/15-17, II-1/19, II-1/21-22 en II-1/35, zoals vastgelegd in bijlage 1 bij IMO-circulaire nr. 3644 van 20 mei 2016;

(b) SOLAS-voorschrift II-1/1.2, nieuw voorschrift II-1/19-1 en SOLAS-voorschriften III/1.4, III/30 en III/37, zoals vastgelegd in bijlage 1 bij IMO-circulaire nr. 3644 van 20 mei 2016;

(c) SOLAS-voorschriften II-2/1 en II-2/10, zoals vastgelegd in bijlage 1 bij IMO-circulaire nr. 3644 van 20 mei 2016;

(d) SOLAS-voorschrift II-1/3-12, zoals vastgelegd in bijlage 1 bij IMO-circulaire nr. 3644 van 20 mei 2016;

(e) het STCW-verdrag en de STCW-code betreffende de specifieke opleiding voor passagiersschepen en de delen A en B van de STCW-code, als vastgelegd in bijlage [ ] bij IMO-document MSC 96/25/add.1;

(f) hoofdstuk 13 van de Code inzake brandveiligheidssystemen, zoals vastgelegd in bijlage 2 bij IMO-circulaire nr. 3644 van 20 mei 2016;

[5] 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).

(g) de ESP-code 2011, zoals vastgelegd in bijlage 4 bij IMO-circulaire nr. 3644 van 20 mei 2016.

Artikel 3

1. Het standpunt van de Unie als omschreven in de artikelen 1 en 2 wordt uitgedrukt door de lidstaten die lid zijn van de IMO en die gezamenlijk optreden in het belang van de Unie.

2. Kleine wijzigingen van het standpunt als bedoeld in de artikelen 1 en 2 kunnen worden goedgekeurd zonder dat het standpunt hoeft te worden gewijzigd, en wijzigingen van het in artikel 2 bis vervatte standpunt wat betreft de wijzigingen in SOLAS-voorschrift II-1/6 kunnen worden goedgekeurd met het oog op de verbetering van de huidige veiligheidsniveaus.

Artikel 4

De lidstaten worden hierbij gemachtigd om te verklaren dat zij ermee instemmen om in het belang van de Unie door de in de artikelen 1 en 2 genoemde wijzigingen gebonden te zijn.

Artikel 5

Dit besluit is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel,

Voor de Raad
De voorzitter