Publicatieblad
van de Europese Unie

NL
L-serie

2024/990

26.3.2024

BESLUIT (EU) 2024/990 VAN DE RAAD

van 20 maart 2024

betreffende het standpunt dat namens de Europese Unie moet worden ingenomen in de Internationale Maritieme Organisatie op de 81e zitting van de Commissie voor de bescherming van het mariene milieu en de 108e zitting van de Maritieme Veiligheidscommissie met betrekking tot de vaststelling van wijzigingen van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen (Marpol), het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (Solas), de Internationale Veiligheidscode voor schepen die gassen of andere brandstoffen met een laag vlampunt gebruiken (IGF-code), 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), de Internationale code voor brandveiligheidssystemen (FSS-code) en de code inzake opleiding, diplomering en wachtdienst voor zeevarenden (STCW-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 optreden van de Unie in de maritieme-vervoerssector moet gericht zijn op de bescherming van het maritieme milieu en de gezondheid van de mens, en op de verbetering van de maritieme veiligheid.

(2) De Commissie voor de bescherming van het mariene milieu van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) zal tijdens haar 81e zitting van 18 tot en met 22 maart 2024 (“MEPC 81”) naar verwachting wijzigingen vaststellen van artikel V van Protocol I bij het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen (Marpol), en van bijlage VI bij Marpol betreffende brandstoffen met een laag vlampunt en andere kwesties in verband met stookolie, betreffende de toegankelijkheid van de gegevens in de IMO-databank voor het verbruik van scheepsbrandstof (IMO DCS), betreffende de opname van gegevens over vervoerswerkzaamheden, en betreffende een grotere mate van granulariteit van de gegevens in de IMO DCS.

(3) De Maritieme Veiligheidscommissie van de IMO zal tijdens haar 108e zitting van 15 tot en met 24 mei 2024 (“MSC 108”) naar verwachting wijzigingen vaststellen van de hoofdstukken II-1, II-2 en V van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee van 1974 (Solas), van de Internationale Veiligheidscode voor schepen die gassen of andere brandstoffen met een laag vlampunt gebruiken (“IGF-code”), van de Internationale code voor het uitgebreide inspectieprogramma bij inspecties van bulkschepen en olietankschepen van 2011 (“ESP-code 2011”), van de Internationale code voor reddingsmiddelen (“LSA-code”), van de Internationale code voor brandveiligheidssystemen (“FSS-code”) en van sectie A-VI/1 van de Code inzake opleiding, diplomering en wachtdienst voor zeevarenden (“STCW-code”).

(4) Het is passend het standpunt te bepalen dat namens de Unie tijdens MEPC 81 moet worden ingenomen, aangezien de beoogde handelingen een beslissende invloed kunnen hebben op de inhoud van het Unierecht, namelijk op Verordeningen (EU) 2015/757 ([1]) en (EU) 2023/1805 ([2]) van het Europees Parlement en de Raad, Richtlijnen 2002/59/EG ([3]), 2003/87/EG ([4]), 2009/16/EG ([5]), 2009/18/EG ([6]) en (EU) 2016/802 van het Europees Parlement en de Raad ([7]), en Besluit (EU) 2015/1814 van het Europees Parlement en de Raad ([8]).

(5) De Unie moet de wijzigingen van artikel V van Protocol I bij Marpol steunen omdat het belangrijk is één enkel meldingssysteem voor de op zee verloren gegane containers op te zetten, teneinde dubbele meldingseisen en verwarring te voorkomen, hetgeen helpt de kans te verkleinen dat het verlies van containers niet wordt gemeld.

(6) De Unie moet de wijzigingen van bijlage VI bij Marpol met betrekking tot brandstoffen met een laag vlampunt en andere kwesties in verband met stookolie steunen omdat die wijzigingen een oplossing zullen bieden voor de eis betreffende het testen en het opnemen van vlampuntgegevens op de bunkerafleveringsbon voor brandstoffen met een laag vlampunt, die onverenigbaar was met de recente wijzigingen van hoofdstuk II-2 van Solas die tijdens de 106e zitting van de Maritieme Veiligheidscommissie zijn aangenomen. De Unie moet ook de wijzigingen van bijlage VI bij Marpol betreffende de toegankelijkheid van de gegevens in de IMO DCS, betreffende de opname van gegevens over vervoerswerkzaamheden, en betreffende een grotere mate van granulariteit in de IMO DCS, steunen, omdat die wijzigingen het gebruik van de IMO DCS optimaliseren ten behoeve van de beleidsvorming inzake de decarbonisatie van de scheepvaart, en een compromis vormen tussen de ruimere toegang tot de gegevens in de IMO DCS en de controle daarop door het IMO-secretariaat. Enerzijds, verlenen deze wijzigingen analytische adviesbureaus en onderzoeksinstellingen, na goedkeuring van het IMO-secretariaat, toegang tot de gegevens in de IMO DCS en, anderzijds, krijgen maatschappijen de mogelijkheid om de gegevens in de IMO DCS over hun schepen op vrijwillige basis bekend te maken aan het grote publiek.

(7) Het is passend het standpunt te bepalen dat namens de Unie tijdens MSC 108 moet worden ingenomen, aangezien de beoogde handelingen een beslissende invloed kunnen hebben op de inhoud van het Unierecht, namelijk op Verordening (EU) nr. 530/2012 van het Europees Parlement en de Raad ([9]),Richtlijnen 2002/59/EG en 2009/18/EG, en Richtlijnen 2009/45/EG ([10]), 2014/90/EU ([11]) en (EU) 2022/993 ([12]) van het Europees Parlement en de Raad.

([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 broeikasgasemissies door maritiem vervoer en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG (PB L 123 van 19.5.2015, blz. 55).

([2]) 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).

([3]) 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).

([4]) Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 oktober 2003 tot vaststelling van een systeem voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Unie en tot wijziging van Richtlijn 96/61/EG van de Raad (PB L 275 van 25.10.2003, blz. 32).

([5]) Richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende havenstaatcontrole (PB L 131 van 28.5.2009, blz. 57).

([6]) Richtlijn 2009/18/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen in de zeescheepvaartsector en tot wijziging van de Richtlijn 1999/35/EG van de Raad en Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad (PB L 131 van 28.5.2009, blz. 114).

([7]) 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).

([8]) Besluit (EU) 2015/1814 van het Europees Parlement en de Raad van 6 oktober 2015 betreffende de instelling en de werking van een marktstabiliteitsreserve voor de EU-regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten en tot wijziging van Richtlijn 2003/87/EG (PB L 264 van 9.10.2015, blz. 1).

([9]) 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).

([10]) 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).

([11]) 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).

([12]) Richtlijn (EU) 2022/993 van het Europees Parlement en de Raad van 8 juni 2022 inzake het minimumopleidingsniveau van zeevarenden (PB L 169 van 27.6.2022, blz. 45).

(8) De Unie moet de wijzigingen van de hoofdstukken II-1, II-2 en V van Solas steunen, omdat die wijzigingen de veiligheid aanzienlijk zullen verhogen door te waarborgen dat alle nieuwe schepen, met inbegrip van passagiersschepen, van 20 000 brutoton en meer die geen tankschepen zijn, over geschikte noodsleepvoorzieningen beschikken, en in het algemeen de standaarden zullen verstrengen voor de brandveiligheid van passagiersschepen, met inbegrip van passagiersschepen met roll-on/roll-off-laadruimten, en het veilige gebruik van brandstofolie aan boord van passagiersschepen. Die wijzigingen zullen ook de verwerking van meldingen van verloren gegane containers vereenvoudigen teneinde aan de wettelijke verplichtingen te voldoen, in een meldingsverplichting van de vlaggenstaat aan de IMO te voorzien, de veiligheid van de scheepvaart te vergroten en verontreiniging te voorkomen.

(9) De Unie moet de wijzigingen van de IGF-code steunen omdat ze de veiligheid zullen verbeteren van schepen, met inbegrip van passagiersschepen, die aardgas als brandstof gebruiken.

(10) De Unie moet de wijzigingen van de ESP-code van 2011 steunen omdat ze de Procedures voor de goedkeuring en certificering van bedrijven die diktemetingen van scheepsrompen uitvoeren zoals opgenomen in de bijlagen bij de wijzigingen uit 2019 van de ESP-code van 2011 zullen wijzigen, door te verwijzen naar de administratie in plaats van naar een door de administratie erkende organisatie. Dat zal bijdragen tot een verduidelijking van de procedure.

(11) De Unie moet de wijzigingen van de LSA-code steunen omdat ze de veiligheid op zee zullen bevorderen door de snelheid van het strijken van reddingsvaartuigen en hulpverleningsboten voor passagiersschepen te herzien, door ervoor te zorgen dat, voor de veiligheid van zeevarenden, reddingsvesten goed functioneren in het water en door de veiligheidsnormen voor enkelvoudige loper-met-haaksystemen met ontkoppelingshaken in belaste toestand te verhogen door de vrijstellingen in punt 4.4.7.6.17 van de LSA-code te schrappen.

(12) De Unie moet de wijzigingen van de FSS-code steunen omdat ze aanzienlijke voordelen zullen opleveren voor de veiligheid van mensenlevens op zee doordat de brandveiligheid van passagiersschepen, met name van passagiersschepen met roll-on/roll-off-laadruimten, wordt verhoogd.

(13) De Unie moet de wijzigingen van sectie A-VI/1 van de STCW-code steunen omdat ze een veilige werkplek voor zeevarenden zullen verzekeren door in sectie A-VI/1 "verplichte minimumeisen inzake de bekendheid met de materie, basisopleiding en instructie op het gebied van veiligheid voor alle zeevarenden" een nieuwe vaardigheid op te nemen betreffende het "bijdragen tot de preventie van en de reactie op pesten en intimidatie, met inbegrip van seksueel geweld en seksuele intimidatie".

(14) De Unie is geen lid van de IMO, nochpartij bij de desbetreffende verdragen en codes. De Raad moet de lidstaten derhalve machtigen tijdens MEPC 81 en MSC 108 het standpunt van de Unie te vertolken.

(15) Het toepassingsgebied van dit besluit moet beperkt blijven tot de inhoud van de voorgestelde wijzigingen, voor zover die gevolgen voor 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 standpunt dat namens de Unie tijdens de 81e zitting van de Commissie voor de bescherming van het mariene milieu van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) moet worden ingenomen, houdt in dat ingestemd wordt met de aanneming van de wijzigingen van:

a) artikel V van Protocol I bij het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen (Marpol), zoals vastgelegd in de bijlage bij IMO-document MEPC 81/3/1, en

b) bijlage VI bij Marpol betreffende brandstoffen met een laag vlampunt en andere kwesties in verband met stookolie, betreffende de toegankelijkheid van de gegevens in de IMO-databank voor het verbruik van scheepsbrandstof (IMO DCS), en betreffende de opname van gegevens over vervoerswerkzaamheden, en betreffende een grotere mate van granulariteit in de IMO DCS, met betrekking tot de voorschriften 2, 14, 18 en 27, en de aanhangsels I en IX, zoals vastgelegd in de bijlage bij IMO-document MEPC 81/3/2.

Artikel 2

Het standpunt dat namens de Unie tijdens de 108e zitting van de Maritieme Veiligheidscommissie van de IMO moet worden ingenomen, houdt in dat ingestemd wordt met de aanneming van de wijzigingen van:

a) de hoofdstukken II-1, II-2 en V van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (Solas) van 1974, zoals vastgelegd in de bijlagen 1 en 2 bij IMO-document MSC 108/3;

b) de Internationale Veiligheidscode voor schepen die gassen of andere brandstoffen met een laag vlampunt gebruiken (IGF-code), zoals vastgelegd in bijlage 3 bij IMO-document MSC 108/3;

c) de Internationale code voor het uitgebreide inspectieprogramma bij inspecties van bulkschepen en olietankschepen van 2011 (ESP-code 2011), zoals vastgelegd in bijlage 5 bij IMO-document MSC 108/3;

d) de Internationale code voor reddingsmiddelen (LSA-code), zoals vastgelegd in bijlage 6 bij IMO-document MSC 108/3;

e) de Internationale code voor brandveiligheidssystemen (FSS-code), zoals vastgelegd in bijlage 7 bij IMO-document MSC 108/3, en

f) sectie A-VI/1 van de code inzake opleiding, diplomering en wachtdienst voor zeevarenden (STCW-code), zoals vastgelegd in de bijlage bij IMO-document MSC 108/3/2.

Artikel 3

1. De in artikelen 1 en 2 vervatte standpunten die namens de Unie moeten worden ingenomen, betreffen de desbetreffende wijzigingen voor zover zij onder de exclusieve bevoegdheid van de Unie vallen en gevolgen kunnen hebben voor de gemeenschappelijke regels van de Unie. Zij worden vertolkt door de lidstaten, die alle lid zijn van de IMO en gezamenlijk optreden in het belang van de Unie.

2. Kleine wijzigingen van de in de artikelen 1 en 2 vervatte standpunten kunnen worden overeengekomen zonder nader besluit van de Raad.

Artikel 4

De lidstaten worden gemachtigd ermee in te stemmen dat ze in het belang van de Unie gebonden zijn door de in de artikelen 1 en 2 bedoelde 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 Brussel, 20 maart 2024.

Voor de Raad
De voorzitter
H. LAHBIB