

Brussel, 28.3.2019
COM(2019) 159 final

2019/0087 (NLE)

Voorstel voor een

BESLUIT VAN DE RAAD

tot vaststelling van het standpunt dat namens de Europese Unie moet worden ingenomen in de Commissie voor de bescherming van het mariene milieu en de Maritieme Veiligheidscommissie van de Internationale Maritieme Organisatie in verband met de vaststelling van wijzigingen van bijlage II van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, wijzigingen van de Internationale code voor het uitgebreide inspectieprogramma bij inspecties van bulkschepen en olietankschepen van 2011, wijzigingen van de International Life-Saving Appliance Code, wijzigingen van de formulieren C, E en P van het aanhangsel van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee en wijzigingen van de International Code of Safety for Ships Using Gases or Other Low-flashpoint Fuels

TOELICHTING

1. ONDERWERP VAN HET VOORSTEL

Dit voorstel betreft het besluit tot vaststelling van het standpunt dat namens de Unie moet worden ingenomen op de 74e vergadering van de Commissie voor de bescherming van het mariene milieu van de Internationale Maritieme Organisatie (MEPC 74, van 13 tot en met 17 mei 2019 in Londen) en op de 101e vergadering van de Maritieme Veiligheidscommissie van de Internationale Maritieme Organisatie (MSC 101, van 5 tot en met 14 juni in Londen) in verband met de geplande vaststelling van wijzigingen van bijlage II van het Marpol betreffende ladingresiduen en tankwaswater die persistente drijvende stoffen met hoge viscositeit en/of een hoog smeltpunt bevatten, wijzigingen van de Internationale code voor het uitgebreide inspectieprogramma bij inspecties van bulkschepen en olietankschepen van 2011 (ESP-code), wijzigingen van paragraaf 6.1.1.3 van de International Life-Saving Appliance Code (LSA-code), wijzigingen van paragraaf 4.4.8.1 van de LSA-code, wijzigingen van het uitrustingsrapport (formulieren C, E en P van het aanhangsel van het Solas) en wijzigingen van de delen A en A-1 van de International Code of Safety for Ships Using Gases or Other Low-flashpoint Fuels (IGF-code).

2. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

2.1. Verdrag inzake de Internationale Maritieme Organisatie (IMO)

De IMO is opgericht bij het Verdrag inzake de Internationale Maritieme Organisatie als samenwerkingsforum voor regeringen op het gebied van overheidsregelgeving en -praktijken met betrekking tot allerlei technische aangelegenheden voor de internationale commerciële scheepvaart. De IMO moet ook de algemene vaststelling van de strengste uitvoerbare normen stimuleren op het vlak van maritieme veiligheid, efficiency van de scheepvaart en preventie van en toezicht op de verontreiniging van de zee door schepen, waarbij een gelijk speelveld wordt bevorderd. Ten slotte moet de IMO de bijbehorende administratieve en juridische kwesties behandelen.

Het verdrag is op 17 maart 1958 in werking getreden.

Alle lidstaten zijn partij bij het verdrag.

Alle lidstaten zijn partij bij het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen van 1973 ("Marpol"), dat op 2 oktober 1983 in werking is getreden. De Unie is geen partij bij het Marpol.

Alle lidstaten zijn partij bij het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee van 1974 (Solas), dat op 25 mei 1980 in werking is getreden. De Unie is geen partij bij het Solas.

In de Internationale code voor het uitgebreide inspectieprogramma bij inspecties van bulkschepen en olietankschepen van 2011 (ESP-code) zijn voorschriften opgenomen voor een uitgebreid inspectieprogramma bij inspecties van enkelwandige en dubbelwandige bulkschepen en enkelwandige en dubbelwandige olietankschepen, overeenkomstig de bepalingen van Solas-voorschrift XI-1/2.

De International Life-Saving Appliance Code (LSA-code) voorziet in internationale voorschriften voor normen voor reddingsmiddelen als bedoeld in hoofdstuk III van het Solas, met inbegrip van persoonlijke reddingsmiddelen, visuele hulpmiddelen, reddingsboten,

hulpverleningsboten, voorzieningen voor tewaterlating en inscheping en systemen voor evacuatie op zee, lijnwerptoestellen, en algemene alarm- en omroepsystemen.

Het doel van de International Code of Safety for Ship Using Gases or Other Low-flashpoint Fuels (IGF-code) is voorzien in een internationale norm voor schepen die vloeibaar gas of vloeistoffen met een laag vlampunt als brandstof gebruiken. De code bestrijkt alle gebieden waarop speciale aandacht moet worden besteed aan het gebruik van gas of vloeistoffen met een laag vlampunt als brandstof en bevat criteria voor de regeling en installatie van voortstuwings- en hulpwerktuigen die aardgas als brandstof gebruiken en die in termen van veiligheid, betrouwbaarheid en afhankelijkheid een gelijkwaardig integriteitsniveau hebben als kan worden bereikt met nieuwe en vergelijkbare conventionele op olie werkende hoofd- en hulpwerktuigen.

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 de preventie van mariene verontreiniging door schepen. De IMO bepaalt wereldwijd normen voor de veiligheid, de betrouwbaarheid en de milieuprestaties van de internationale scheepvaart. Haar belangrijkste rol is de creatie van een billijk en doeltreffend regelgevingskader voor de scheepvaartindustrie dat wereldwijd wordt goedgekeurd en toegepast.

Elk land kan tot de IMO toetreden; alle EU-lidstaten zijn lid van de organisatie. De Europese Commissie heeft sinds 1974 de status van waarnemer in de IMO op grond van een samenwerkingsregeling tussen de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie (IMCO)¹ en de Commissie van de Europese Gemeenschappen inzake aangelegenheden die voor de partijen van gemeenschappelijk belang zijn.

De Commissie voor de bescherming van het mariene milieu bestaat uit alle leden van de IMO en komt minstens eenmaal per jaar samen. Zij behandelt milieukwesties die onder de bevoegdheid van de IMO vallen en die verband houden met het toezicht op en de preventie van verontreiniging door schepen die onder het Marpol valt, 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 maritieme gebieden.

De Commissie voor de bescherming van het mariene milieu treft de nodige voorzieningen om de taken uit te voeren die haar zijn toegewezen in het kader van het IMO-verdrag en door de algemene vergadering of de Raad van de IMO, of de taken die haar binnen het bovengenoemde toepassingsgebied kunnen zijn toegewezen in het kader van een ander internationaal instrument en die door de IMO zijn goedgekeurd. Besluiten van de Commissie voor de bescherming van het mariene milieu en haar nevenorganen worden vastgesteld door een meerderheid van de leden.

Ook de Maritieme Veiligheidscommissie bestaat uit alle leden van de IMO en komt minstens eenmaal per jaar samen. Zij 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

¹ De naam werd in 1982 veranderd in Internationale Maritieme Organisatie.

en -eisen, 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 in het kader van het IMO-verdrag en door de algemene vergadering of de Raad van de IMO, of de taken die haar in het bovengenoemde toepassingsgebied kunnen zijn toegewezen in het kader van een ander internationaal instrument en die door de IMO zijn goedgekeurd. Besluiten van de Maritieme Veiligheidscommissie en haar hulporganen worden vastgesteld bij meerderheid van stemmen.

2.3. De geplande handeling van de Commissie voor de bescherming van het mariene milieu van de IMO

Tijdens haar 74e vergadering (MEPC 74) van 13 tot en met 17 mei 2019 moet de Commissie voor de bescherming van het mariene milieu wijzigingen vaststellen van bijlage II van het Marpol wat betreft ladingresiduen en tankwaswater die persistente drijvende stoffen met hoge viscositeit en/of een hoog smeltpunt bevatten, teneinde de gevolgen voor het milieu te beperken. De bedoeling van de geplande wijzigingen van bijlage II van het Marpol is de aanzienlijke vervuiling tegen te gaan die de voorbije jaren onder meer werd veroorzaakt door de lozing van paraffine in de Noordzee en voor de kust van de Baltische Staten.

2.4. De geplande handeling van de Maritieme Veiligheidscommissie van de IMO

Tijdens haar 101e vergadering (MSC 101) van 5 tot en met 14 juni 2019 moet de Maritieme Veiligheidscommissie wijzigingen vaststellen van de Internationale code voor het uitgebreide inspectieprogramma bij inspecties van bulkschepen en olietankschepen van 2011 (ESP-code), van de International Life-Saving Appliance Code (LSA-code), van paragraaf 4.4.8.1 van de LSA-code, van het uitrustingsrapport (formulieren C, E en P van het aanhangsel van het Solas) en van de delen A en A-1 van de International Code of Safety for Ships Using Gases or Other Low-flashpoint Fuels (IGF-code).

- 2.4.1. *De geplande wijzigingen van de ESP-code omvatten redactionele veranderingen waarbij alle verplichte vereisten worden vastgesteld en de tabellen en formulieren worden verbeterd. Voorts zullen die redactionele veranderingen worden gebundeld met nieuwe substantiële voorschriften met het oog op de verwerking van de recente herzieningen van de Z10-reeks van de eenheidsregels (UR) van de Internationale Vereniging van Classificatiebureaus (IACS). Die Z10-reeks betreft het vaartuigonderzoek van olietankschepen, bulkschepen, chemicaliëntankschepen, dubbelwandige olietankschepen en dubbelwandige bulkschepen. De eenheidsregels zijn door de IACS vastgestelde resoluties over onderwerpen die rechtstreeks verband houden met of vallen onder de specifieke regels en praktijken van de classificatiebureaus en de algemene filosofie waarop de regels en praktijken van classificatiebureaus zijn gevestigd. De eenheidsregels moeten worden bekrachtigd door het bestuursorgaan van elk bureau dat lid is van de IACS en moeten uiterlijk één jaar nadat ze zijn goedgekeurd door de algemene beleidsgroep van de IACS, worden opgenomen in de regels en praktijken van de bureaus die lid zijn. Eenheidsregels zijn minimumvereisten. Voorts is het taalgebruik van de ontwerp wijzigingen aangepast aan de IMO-nomenclatuur om ambiguïteit en inconsistentie te vermijden.*
- 2.4.2. *De geplande wijzigingen van de LSA-code zijn bedoeld om de uniforme uitvoering te waarborgen van paragraaf 6.1.1.3 betreffende de manuele tewaterlating van kleine hulpverleningsboten die niet tot de reddingsvaartuigen van een schip behoren.*
- 2.4.3. *De wijzigingen van paragraaf 4.4.8.1 van de LSA-code zijn bedoeld om reddingsboten met twee onafhankelijke voortstuwingssystemen vrij te stellen van de verplichting om voldoende drijvende roeiriemen en verwante onderdelen (dollen, scharen of soortgelijke voorzieningen) aan boord te hebben om zich voort te bewegen op een kalme zee. Tijdens de inspecties werd opgemerkt dat sommige reddingsboten met twee onafhankelijke voortstuwingssystemen niet waren uitgerust met peddels, riemen of soortgelijke voorzieningen en werd geconcludeerd dat in het toepasselijke voorschrift van de LSA-code en in MSC/Circ.980/Add.1 geen rekening is gehouden met reddingsboten met twee onafhankelijke voortstuwingssystemen.*
- 2.4.4. *Tijdens MSC 100 werd een ontwerp van eenvormige interpretatie goedgekeurd waarin het volgende werd vermeld: "Paragraaf 4.4.8.1 van de LSA-code hoeft niet te worden toegepast op reddingsboten met twee onafhankelijke voortstuwingssystemen die bestaan uit twee afzonderlijke motoren, asoverbrengingen, brandstoftanks, leidingen en andere bijbehorende accessoires. Wat alle andere aspecten betreft, moet de reddingsboot volledig in overeenstemming zijn met paragraaf 4.4.8 van de LSA-code".*

De huidige paragraaf 4.4.8.1 van de LSA-code wordt vervangen om die in overeenstemming te brengen met het tijdens MSC 100 goedgekeurde ontwerp van eenvormige interpretatie.

- 2.4.5. *De geplande wijzigingen van het uitrustingsrapport (formulieren C, E en P van het aanhangsel van het Solas) zijn bedoeld als verbetering van punt 8.1 van de formulieren C, E en P van het aanhangsel van het Solas door invoeging van een voetnoot waarin wordt aangegeven dat niet alle vermelde meters op alle schepen van toepassing zijn en daarom in voorkomende gevallen kunnen worden weggelaten. Over het algemeen zijn niet alle scheepstypes uitgerust met de desbetreffende meters (roerstandaanwijzers, schroeftachometers, stuwkrachtmeters, spoedmeters en meters die de operationele modus aangeven).*
- 2.4.6. *De geplande wijzigingen van de delen A en A-1 van de IGF-code moeten voor consistentie zorgen in de huidige voorschriften voor schepen die aardgas als brandstof gebruiken, door de invoering van de nodige wijzigingen op basis van de ervaring die is opgedaan bij de toepassing van de IGF-code.*

3. STANDPUNT DAT NAMENS DE UNIE MOET WORDEN INGENOMEN

3.1. Wijzigingen van de voorschriften in bijlage II bij het Marpol aangaande de lozingsvoorschriften voor tankwaswater dat producten met hoge viscositeit en persistente drijvende producten bevat

Tijdens de 68e vergadering van de Commissie voor de bescherming van het mariene milieu (MEPC 68), van 11 tot en met 15 mei 2015 in Londen, werd een nieuwe versie van de "herziening van de voorschriften in bijlage II bij het Marpol die gevolgen hebben voor landingresiduen en tankwaswater die producten met hoge viscositeit, stollende producten en persistente drijvende producten bevatten, en van verwante definities en de voorbereiding van wijzigingen" goedgekeurd voor opname in de tweejaarlijkse agenda van de subcommissie inzake de preventie en de bestrijding van verontreiniging, ten einde die in 2018 te voltooien.

De ontwerpwijzigingen van bijlage II bij het Marpol werden voltooid tijdens de 5e vergadering van de subcommissie inzake de preventie en bestrijding van verontreiniging (PPR 5), van 5 tot en met 9 februari 2018 in Londen. Tijdens de 73e vergadering van de Commissie voor de bescherming van het mariene milieu (MEPC 73), van 22 tot en met 26 oktober 2018 in Londen, werden de ontwerpwijzigingen van bijlage II van het Marpol goedgekeurd, met het oog op de vaststelling ervan tijdens MEPC 74.

De ontwerpwijzigingen van bijlage II van het Marpol zijn opgenomen in bijlage 13 bij IMO-document MEPC 73/19. In punt 11.12 van het verslag van MEPC 73 (MEPC 73/19) is vermeld dat de wijzigingen naar verwachting zullen worden vastgesteld tijdens MEPC 74.

3.2. Wijzigingen van de ESP-code

Tijdens de 5e vergadering van de subcommissie inzake scheepsontworp en -bouw (SDC 5), van 22 tot en met 26 januari 2018 in Londen, werd eraan herinnerd dat de subcommissie inzake scheepsontworp en -bouw tijdens haar 4e vergadering (SDC 4), van 13 tot en met 17 februari in Londen, de IACS en het Secretariaat had gemachtigd om de ESP-code 2011 te analyseren, teneinde redactionele wijzigingen voor te stellen waarbij alle verplichte voorschriften worden vastgesteld, het formaat van tabellen en formulieren te verbeteren en een voortgangsverslag op te stellen dat zal worden besproken tijdens SDC 5.

Tijdens SDC 5 werd overeengekomen dat alle substantiële bepalingen in de voetnoten van de ESP-code 2011 moeten worden opgenomen in het hoofdgedeelte van de nieuwe geconsolideerde tekst. Voorts werd tijdens SDC 5 overeengekomen het formaat van de tabellen en formulieren in de ESP-code te verbeteren. Ten slotte werd ook overeengekomen dat de redactionele wijzigingen moeten worden gebundeld met de nieuwe, door de IACS

voorgestelde substantiële wijzigingen van de ESP-code 2011 in verband met de recente herziening van de Z10-reeks van de eenheidsregels van de IACS.

Tijdens SDC 5 werd het voorstel onderschreven om de ontwerpwijzigingen van de ESP-code 2011 ter goedkeuring voor te leggen tijdens de 99e vergadering van de Maritieme Veiligheidscommissie (MSC 99), van 16 tot en met 25 mei 2018 in Londen, teneinde de wijzigingen tijdens MSC 100 vast te stellen en ze op 1 juli 2020 in werking te laten treden.

De tijdens SDC 5 voorbereide ontwerpwijzigingen van de ESP-code 2011 werden tijdens MSC 99 getoetst aan de procedure voor de regelmatige bijwerking van de code en goedgekeurd met het oog op de vaststelling ervan tijdens MSC 100.

Tijdens MSC 100, van 3 tot en met 7 december in Londen, werden de ontwerpwijzigingen samen met de voorgestelde aanpassingen besproken en werd opgemerkt dat het taalgebruik in het ontwerp niet in overeenstemming was met de IMO-nomenclatuur, wat kan leiden tot ambiguïteit en inconsistentie en nadelig kan zijn voor de toekomstige ontwikkeling van de IMO-reglementen. Bovendien werd opgemerkt dat in de ontwerpwijzigingen van de ESP-code 2011 rekening moet worden gehouden met het ontwerp van de geconsolideerde versie van de ESP-code, dat momenteel wordt opgesteld door de subcommissie inzake scheepsontworp en -bouw.

Tijdens MSC 100 werd besloten dat de vaststelling van de ontwerpwijzigingen van de ESP-code 2011 zou worden opgeschort en dat een taalkundig herziene reeks ontwerpwijzigingen van de ESP-code 2011 zou worden opgesteld die tijdens MSC 101 ter vaststelling zou worden ingediend.

Dit punt werd opgenomen in Besluit 2018/1601 van de Raad². Volgens artikel 3, lid 3, van dat besluit mogen kleine wijzigingen in het standpunt dat namens de Unie moet worden ingenomen ten aanzien van de desbetreffende wijzigingen van de ESP-code 2011, worden overeengekomen zonder nader besluit van de Raad. Aangezien het echter niet om kleine aanpassingen van de wijzigingen van de ESP-code gaat, is dit punt echter opnieuw opgenomen in dit voorstel voor een besluit van de Raad tot vaststelling van het standpunt dat namens de Europese Unie moet worden ingenomen op de 101e vergadering van de Maritieme Veiligheidscommissie.

Het ontwerp van de MSC-resolutie betreffende de wijzigingen van de ESP-code 2011 is beschreven in bijlage [X] van het verslag van MSC 100 [(MSC 100/XX/Add.X)]. In punt [10.20] van het verslag van MSC 100 [(MSC 100/XX)] is vermeld dat de wijzigingen naar verwachting zullen worden vastgesteld tijdens MSC 101.

3.3. Wijzigingen van paragraaf 6.1.1.3 van de LSA-code

Tijdens de 96e vergadering van de Maritieme Veiligheidscommissie (MSC 96), van 11 tot en met 20 mei 2016 in Londen, werd overeengekomen om een nieuwe versie van de "eenvormige uitvoering van paragraaf 6.1.1.3 van de LSA-code" op te nemen in de tweejaarlijkse agenda 2016-2017 van de subcommissie en de voorlopige agenda van SSE 4, ten einde die in 2017 te voltooien. Het gaat om wijzigingen van paragraaf 6.1.1.3 van de

² Besluit (EU) 2018/1601 van de Raad van 15 oktober 2018 inzake het standpunt dat namens de Europese Unie moet worden ingenomen tijdens de 73e zitting van de Commissie voor de bescherming van het mariene milieu en de 100e zitting van de Maritieme Veiligheidscommissie van de Internationale Maritieme Organisatie ten aanzien van de vaststelling van wijzigingen van voorschrift 14 van bijlage VI bij het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen en van de Internationale code voor het uitgebreide inspectieprogramma bij inspecties van bulkschepen en olietankschepen van 2011 (PB L 267 van 25.10.2018, blz. 6).

LSA-code, teneinde de eenvormige uitvoering ervan te vergemakkelijken en met name het gebruik mogelijk te maken van handbediende mechanismen voor de tewaterlating van hulpverleningsboten die niet tot de reddingsvaartuigen van een schip behoren.

Tijdens de 4e vergadering van de subcommissie voor scheepssystemen en -uitrusting (SSE 4), van 20 tot en met 24 maart 2017 in Londen, en tijdens SSE 5, van 12 tot en met 16 maart 2018 in Londen, bleek er bezorgdheid te bestaan over de ontwerpwijziging van de LSA-code; die wijziging zou een risico inhouden omdat tijdens de tewaterlatingsfase van een hulpverleningsboot de overbrenging van de opstellingsplaats naar de buitenboordpositie zou mogen verlopen zonder het aantal personen dat is aangewezen om de hulpverleningsboot te bemannen. Tijdens die vergaderingen werden ook standpunten over de reikwijdte van de toepassing van de wijziging besproken.

Tijdens MSC 100 ging de commissie akkoord met de goedkeuring van de ontwerpwijzigingen van de LSA-code, met het oog op de vaststelling ervan tijdens MSC 101. Niettegenstaande dit besluit riep de commissie op om verdere bezorgdheden over de ontwerpwijzigingen te bespreken tijdens SSE 6, van 4 tot en met 8 maart 2019 in Londen, zodat vóór de vaststelling van de wijzigingen advies kon worden uitgebracht tijdens MSC 101.

De ontwerpwijzigingen van paragraaf 6.1.1.3 van de LSA-code zijn beschreven in bijlage [x] van het verslag over MSC 100 [(MSC 100/xx/Add.x)]. In punt [9.6] van het verslag van MSC 100 [(MSC 100/xx)] is vermeld dat de wijzigingen naar verwachting zullen worden vastgesteld tijdens MSC 101.

3.4. Wijzigingen van paragraaf 4.4.8.1 van de LSA-code

Tijdens SSE 5 heeft de Unie met succes een voorstel ingediend voor een eenvormige interpretatie van paragraaf 4.4.8.1 van de LSA-code en de formulieren van het gestandaardiseerde evaluatie- en testrapport van reddingsmiddelen (MSC/Circ.980/Add.1, afdeling 4.4.1.2). Tijdens MSC 100 is de tekst van het ontwerp van eenvormige interpretatie goedgekeurd, alsmede andere wijzigingen van paragraaf 4.4.8.1 van de LSA-code die consistentie tussen de code en de eenvormige interpretatie tot doel hebben.

De wijzigingen van paragraaf 4.4.8.1 van de LSA-code zijn beschreven in bijlage [x] van het verslag over MSC 100 [(MSC 100/xx/Add.x)]. In punt [9.23] van het verslag van MSC 100 [(MSC 100/xx)] is vermeld dat de wijzigingen van de LSA-code naar verwachting zullen worden vastgesteld tijdens MSC 101.

3.5. Wijzigingen in het uitrustingsrapport (formulieren C, E en P van het aanhangsel van het Solas)

Tijdens MSC 100 is overeengekomen om de wijzigingen in het uitrustingsrapport (formulieren C, E en P van het aanhangsel van het Solas) te behandelen volgens het principe dat kleine correcties/punten kunnen worden behandeld door de commissies onder het agendapunt "overige". Na overleg zijn de voorgestelde ontwerpwijzigingen goedgekeurd tijdens MSC 100, met het oog op de vaststelling ervan tijdens MSC 101.

De ontwerpwijzigingen in het uitrustingsrapport (formulieren C, E en P van het aanhangsel van het Solas) zijn beschreven in bijlage [x] van het verslag over MSC 100 [(MSC 100/xx/Add.x)]. In punt [9.30] van het verslag van MSC 100 [(MSC 100/xx)] is vermeld dat de wijzigingen naar verwachting zullen worden aangenomen tijdens MSC 101.

3.6. Wijzigingen van de delen A en A-1 van de IGF-code

Tijdens de vierde vergadering van de subcommissie Vervoer van goederen en containers (CCC 4), van 11 tot en met 15 september 2017 in Londen, werd de werkgroep voor de ontwikkeling van technische bepalingen voor de veiligheid van schepen die brandstof met een

laag vlampunt gebruiken, opnieuw opgericht; de werkgroep moet verder werken aan de ontwerpwijzigingen van de IGF-code wat betreft brandstofcellen en de ontwikkeling van technische ontwerpbepalingen voor de veiligheid van schepen die methyl- of ethylalcohol als brandstof gebruiken. Tijdens CCC 4 werden de ontwerpwijzigingen onderschreven van de delen A en A-1 van de IGF-code wat betreft de door de werkgroep opgestelde specifieke vereisten voor aardgas, en werd opgeroepen om die wijzigingen tijdens MSC 99 goed te keuren met het oog op de vaststelling ervan tijdens MSC 100.

Tijdens MSC 99 werd overlegd over de ontwerpwijzigingen van de delen A en A-1 van de IGF-code, evenals over de aanvullende opmerkingen over de ontwerpwijzigingen, waaronder een suggestie voor een alternatieve oplossing voor de bescherming tegen lekken in vloeibarebrandstofleidingen buiten de machinekamer. Na het overleg werd tijdens MSC 99 overeengekomen om de goedkeuring van de ontwerpwijzigingen van de delen A en A-1 van de IGF-code uit te stellen; de vergadering droeg ook op om tijdens de vijfde vergadering van de subcommissie Vervoer van goederen en containers (CCC 5), van 10 tot en met 14 september 2018 in Londen, de ontwerpwijzigingen van voorschrift 9.5.6 te herbekijken en het resultaat als dringende materie te behandelen tijdens MSC 100.

Tijdens CCC 5 werden de ontwerpwijzigingen van voorschrift 9.5.6 van de IGF-code bekeken en werd overeengekomen dat dit voorschrift niet verder moest worden gewijzigd. Er werd ook overeengekomen dat de ontwerpwijzigingen van de delen A en A-1 van de IGF-code, als opgenomen in bijlage 1 bij document CCC 4/12, moesten worden goedgekeurd tijdens MSC 100 met het oog op de vaststelling ervan tijdens MSC 101.

MSC 100 was het met CCC 5 eens dat voorschrift 9.5.6, wat betreft een alternatieve oplossing voor bescherming tegen lekkage, niet verder moest worden gewijzigd. Over de opname van een aanvullende tekst om de toepasbaarheid van lekkageopsporingsvoorschriften voor vloeibarebrandstofleidingen te verzekeren, waren de meningen wel verdeeld. De door CCC 4 opgestelde tekst werd tijdens MSC 100 goedgekeurd; ook werden de wijzigingen van de delen A en A-1 van de IGF-code goedgekeurd met het oog op de vaststelling ervan tijdens MSC 101, zij het met de opmerking dat er in de vaststellingsfase nog altijd voorstellen konden worden ingediend.

De ontwerpwijzigingen van de delen A en A-1 van de IGF-code zijn beschreven in bijlage [x] van het verslag van MSC 100 [(MSC 100/xx/Add.x)]. In punt [11.5] van het verslag van MSC 100 [(MSC 100/xx)] is vermeld dat de wijzigingen naar verwachting zullen worden vastgesteld tijdens MSC 101.

3.7. Relevante EU-wetgeving en EU-bevoegdheid

3.7.1. Wijzigingen van bijlage II bij het Marpol

Bij Richtlijn 2005/35/EG van het Europees Parlement en de Raad inzake verontreiniging vanaf schepen en invoering van sancties voor inbreuken, zijn de internationale normen voor verontreiniging vanaf schepen opgenomen in het EU-recht; de richtlijn moet waarborgen dat de verantwoordelijken voor illegale lozingen op passende wijze worden gestraft. Verontreinigende stoffen worden in de richtlijn gedefinieerd als stoffen die vallen onder de bijlagen I en II van het Marpol. Volgens Richtlijn 2000/59/EG betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen, moeten de lidstaten bovendien verzekeren dat hun havenontvangstvoorzieningen geschikt zijn voor de schepen die hun havens gewoonlijk aandoen en moeten die schepen hun afval, waaronder ladingsresiduen, vóór hun vertrek in die voorzieningen afleveren, zodat uiteindelijk minder afval in zee wordt geloosd. Het in bijlage II vermelde tankwaswater wordt in het kader van deze richtlijn bij de ladingsresiduen ondergebracht. Volgens Richtlijn 2000/59/EG zijn

scheepen ook verplicht om in de volgende haven vooraf aan te kondigen welk afval en welke ladingsresiduen zij willen afleveren, hoeveel er aan boord zal blijven en wat de beschikbare opslagcapaciteit is.

De tijdens MSC 101 vast te stellen wijzigingen van bijlage II van het Marpol wat betreft ladingresiduen en tankwaswater van persistente drijvende stoffen met hoge viscositeit en/of een hoog smeltpunt, zouden derhalve gevolgen hebben voor het EU-recht via de toepassing van Richtlijn 2005/35/EG en Richtlijn 2000/59/EG.

3.7.2. Wijzigingen van de ESP-code

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 van Marpol 73/78 inzake een dubbelwandige uitvoering of een gelijkwaardig ontwerp, zoals gedefinieerd in artikel 3 van deze verordening, op enkelwandige olietankschepen, en om het vervoer van zware oliesoorten naar of vanuit havens in de lidstaten in enkelwandige olietankschepen te verbieden.

Verordening (EU) nr. 530/2012 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. In het uitgebreide inspectieprogramma bij inspecties van bulkschepen en olietankschepen (ESP) is gespecificeerd op welke manier die verscherpte beoordeling moet worden uitgevoerd. Aangezien de CAS om haar doel te bereiken een beroep doet op het ESP, zijn wijzigingen van ESP-inspecties rechtstreeks en automatisch van toepassing via Verordening (EU) nr. 530/2012.

De tijdens MSC 101 vast te stellen wijzigingen van de ESP-code zouden derhalve gevolgen hebben voor het EU-recht via de toepassing van Verordening (EU) nr. 530/2012.

3.7.3. Wijzigingen van paragraaf 6.1.1.3 van de LSA-code

Tewaterlatingsmiddelen en lieren zijn opgenomen in Uitvoeringsverordening (EU) 2018/773 van de Commissie van 15 mei 2018 betreffende de vereisten inzake het ontwerp, de constructie en de prestaties van en de beproevingsnormen voor de uitrusting van zeeschepen en tot intrekking van Uitvoeringsverordening (EU) 2017/306. In die uitvoeringsverordening wordt verwezen naar de LSA-code en naar Resolutie MSC.81(70) in verband met de punten MED/1.21, 1.23, 1.24 en 1.25 betreffende tewaterlatingsmiddelen. Die uitrusting valt derhalve onder het toepassingsgebied van 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.

De tijdens MSC 101 vast te stellen wijzigingen van de LSA-code zouden derhalve gevolgen hebben voor het EU-recht via de toepassing van Richtlijn 2014/90/EU en Uitvoeringsverordening (EU) nr. 2018/778.

3.7.4. Wijzigingen van paragraaf 4.4.8.1 van de LSA-code

Reddingsboten zijn opgenomen in Uitvoeringsverordening (EU) 2018/773 van de Commissie van 15 mei 2018 betreffende de vereisten inzake het ontwerp, de constructie en de prestaties van en de beproevingsnormen voor de uitrusting van zeeschepen en tot intrekking van Uitvoeringsverordening (EU) 2017/306. In die uitvoeringsverordening wordt verwezen naar de LSA-code en naar Resolutie MSC/Circular 980 in verband met punt MED/1.7. Die

uitrusting valt derhalve onder het toepassingsgebied van 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.

De tijdens MSC 101 vast te stellen wijzigingen van de LSA-code zouden derhalve gevolgen hebben voor het EU-recht via de toepassing van Richtlijn 2014/90/EU en Uitvoeringsverordening (EU) 2018/773.

3.7.5. Wijzigingen in het uitrustingsrapport (formulieren C, E en P van het aanhangsel van het Solas)

Op grond van artikel 6, lid 2, onder a), punt i), van Richtlijn 2009/45/EG inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen is het Solas, als gewijzigd, van toepassing op passagiersschepen van klasse A.

De tijdens MSC 101 vast te stellen wijzigingen van het uitrustingsrapport zouden derhalve gevolgen hebben voor het EU-recht via de toepassing van Richtlijn 2009/45/EG.

3.7.6. Wijzigingen van de delen A en A-1 van de IGF-code

Op grond van artikel 6, lid 2, onder a), punt i), van Richtlijn 2009/45/EG inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen is het Solas, als gewijzigd, van toepassing op passagiersschepen van klasse A. Via het Solas is de IGF-code bindend voor passagiersschepen. Volgens Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2014 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, zijn de lidstaten bovendien verplicht om vanaf eind 2025 in de kernhavens van de EU LNG ter beschikking van zeeschepen te stellen. De EU-lidstaten hebben nationale beleidskaders opgesteld voor de marktontwikkeling van alternatieve brandstoffen en de bijbehorende infrastructuur, met bijzondere aandacht voor de verschillende ondersteunende maatregelen en initiatieven voor de bevordering en ontwikkeling van LNG-stations voor zeeschepen.

De tijdens MSC 101 vast te stellen wijzigingen van de LSA-code zouden derhalve gevolgen hebben voor het EU-recht via de toepassing van Richtlijn 2009/45/EU en Richtlijn 2014/94/EU.

3.7.7. EU-bevoegdheid

De wijzigingen van bijlage II bij het Marpol betreffende ladingresiduen en tankwaswater van persistente drijvende producten met hoge viscositeit en/of een hoog smeltpunt, zouden gevolgen hebben voor de toepassing van het EU-recht via de toepassing van Richtlijn 2005/35/EG en Richtlijn 2000/59/EG.

De wijzigingen van de ESP-code 2011 zouden gevolgen hebben voor het EU-recht via de toepassing van Verordening (EU) nr. 530/2012.

De wijzigingen van paragraaf 6.1.1.3 van de LSA-code zouden gevolgen hebben voor de toepassing van het EU-recht via de toepassing van Richtlijn 2014/90/EU en Uitvoeringsverordening (EU) 2018/773.

De wijzigingen van de eenvormige interpretatie van paragraaf 4.4.8.1 van de LSA-code zouden gevolgen hebben voor de toepassing van het EU-recht via de toepassing van Richtlijn 2014/90/EU en Uitvoeringsverordening (EU) 2018/773.

De wijzigingen van het uitrustingsrapport (formulieren C, E en P van de bijlage bij het SOLAS) zouden gevolgen hebben voor het EU-recht via de toepassing van Richtlijn 2009/45/EG.

De ontwerpwijzigingen van de delen A en A-1 van de IGF-code zouden gevolgen hebben voor het EU-recht via de toepassing van Richtlijn 2009/45/EG en Richtlijn 2014/94/EU.

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 lichaam of partij is bij de overeenkomst.³

Het begrip "*handelingen met rechtsgevolgen*" omvat handelingen die rechtsgevolgen hebben uit hoofde van de op het betrokken lichaam toepasselijke volkenrechtelijke bepalingen. Onder dit begrip vallen ook instrumenten die volkenrechtelijk niet bindend zijn, maar die een "*beslissende invloed [kunnen hebben] op de inhoud van de regelgeving die de wetgever van de Unie vaststelt*".⁴

4.1.2. Toepassing op het onderhavige geval

De Commissie voor de bescherming van het mariene milieu en de Maritieme Veiligheidscommissie van de IMO zijn lichamen die zijn opgericht uit hoofde van een overeenkomst, namelijk het Verdrag inzake de Internationale Maritieme Organisatie.

De door de Commissie voor de bescherming van het mariene milieu en de Maritieme Veiligheidscommissie van de IMO vast te stellen handelingen zijn handelingen met rechtsgevolgen. De geplande handelingen kunnen een beslissende invloed hebben op de inhoud van de EU-regelgeving, te weten:

- Richtlijn 2005/35/EG van het Europees Parlement en de Raad inzake verontreiniging vanaf schepen en invoering van sancties voor inbreuken en Richtlijn 2000/59/EG betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen, omdat verontreinigende stoffen in Richtlijn 2005/35/EG worden gedefinieerd als stoffen die onder de bijlagen I en II van het Marpol vallen. Bovendien moeten de lidstaten volgens Richtlijn 2000/59/EG waarborgen dat er geschikte havenontvangstvoorzieningen zijn voor de schepen die hun havens gewoonlijk aandoen, ten einde de lozing van scheepsafval en ladingsresiduen op zee te beperken en het mariene milieu beter te beschermen;
- 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, omdat Verordening (EU) nr. 530/2012 de toepassing van de keuringsregeling scheepvaart (CAS) verplicht stelt en de CAS gebruikmaakt van het uitgebreide inspectieprogramma (ESP) als instrument om haar doel te bereiken;

³ Zaak C-399/12 Duitsland/Raad (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, punt 64.

⁴ Zaak C-399/12 Duitsland/Raad (OIV), ECLI: EU: C: 2014: 2258, punten 61-64.

- Uitvoeringsverordening (EU) 2018/773 van de Commissie van 15 mei 2018 betreffende de vereisten inzake het ontwerp, de constructie en de prestaties van en de beproevingsnormen voor de uitrusting van zeeschepen en tot intrekking van Uitvoeringsverordening (EU) 2017/306, en 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, omdat in Uitvoeringsverordening (EU) 2018/773 wordt verwezen naar de LSA-code met betrekking tot tewaterlatingsmiddelen en dat soort uitrusting bijgevolg onder het toepassingsgebied van Richtlijn 2014/90/EU valt;
- Richtlijn 2009/45/EG van het Europees Parlement en de Raad inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen, omdat in Richtlijn 2009/45/EG is bepaald dat passagiersschepen van klasse A volledig moeten voldoen aan de eisen van het Solas, als gewijzigd;
- Richtlijn 2009/45/EG van het Europees Parlement en de Raad inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen, samen met Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, omdat bij Richtlijn 2009/45/EG is vastgesteld dat passagiersschepen van klasse A volledig moeten voldoen aan de eisen van het Solas, als gewijzigd, en omdat de lidstaten volgens Richtlijn 2014/94/EU moeten verzekeren dat er vanaf eind 2025 in de kernhavens van de EU LNG beschikbaar is voor zeeschepen.

De geplande handelingen strekken niet tot aanvulling of wijziging van het institutionele kader van het verdrag.

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 geplande handeling ten aanzien waarvan namens de Unie een standpunt moet worden ingenomen. Als 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 geplande 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

tot vaststelling van het standpunt dat namens de Europese Unie moet worden ingenomen in de Commissie voor de bescherming van het mariene milieu en de Maritieme Veiligheidscommissie van de Internationale Maritieme Organisatie in verband met de vaststelling van wijzigingen van bijlage II van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, wijzigingen van de Internationale code voor het uitgebreide inspectieprogramma bij inspecties van bulkschepen en olietankschepen van 2011, wijzigingen van de International Life-Saving Appliance Code, wijzigingen van de formulieren C, E en P van het aanhangsel van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee en wijzigingen van de International Code of Safety for Ships Using Gases or Other Low-flashpoint Fuels

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 dient gericht te zijn op bescherming van het maritieme milieu en op verbetering van de maritieme veiligheid.
- (2) Het Verdrag van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) is in werking getreden op 17 maart 1958. 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.
- (3) Volgens artikel 38, onder a), van het Verdrag inzake de IMO voert de Commissie voor de bescherming van het mariene milieu taken uit die haar zijn of kunnen worden toegewezen door de IMO in het kader van internationale verdragen voor de preventie van en het toezicht op mariene verontreiniging door schepen, met name wat betreft de vaststelling en de wijziging van voorschriften en andere bepalingen.
- (4) Volgens artikel 28, onder 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.
- (5) Het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen ("Marpol") is op 2 oktober 1983 in werking getreden.
- (6) Volgens artikel 16, lid 2, onder c), van het Marpol kunnen wijzigingen daarvan worden vastgesteld door de aangewezen instantie, in dit geval de Commissie voor de bescherming van het mariene milieu.

- (7) Het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (Solas) is op 25 mei 1980 in werking getreden.
- (8) Krachtens artikel VIII, onder b), punt iii), van het Solas kan de Maritieme Veiligheidscommissie van de IMO wijzigingen van het Solas vaststellen.
- (9) De Commissie voor de bescherming van het mariene milieu moet tijdens haar 74e vergadering (MEPC 74), van 13 tot en met 17 mei 2019, wijzigingen van bijlage II bij het Marpol vaststellen.
- (10) De Maritieme Veiligheidscommissie moet tijdens haar 101e zitting (MSC 101), van 5 tot en met 14 juni 2019, wijzigingen vaststellen van de Internationale code voor het uitgebreide inspectieprogramma bij inspecties van bulkschepen en olietankschepen van 2011 (ESP-code), van de International Life-Saving Appliance Code (LSA-code), van het uitrustingsrapport (formulieren C, E en P van het aanhangsel van het Solas) en van de delen A en A-1 van de International Code of Safety for Ships Using Gases or Other Low-flashpoint Fuels (IGF-code).
- (11) Het is wenselijk het standpunt vast te stellen dat namens de Unie moet worden ingenomen tijdens MEPC 74, omdat de wijzigingen van bijlage II bij het Marpol een beslissende invloed kunnen hebben op de inhoud van het Unierecht, namelijk op Richtlijn 2005/35/EG van het Europees Parlement en de Raad⁵ en Richtlijn 2000/59/EG van het Europees Parlement en de Raad⁶.
- (12) Het is wenselijk het standpunt vast te stellen dat namens de Unie moet worden ingenomen tijdens MSC 101, omdat de wijzigingen van de ESP-code 2011 een beslissende invloed kunnen hebben op de inhoud van het Unierecht, namelijk op Verordening (EU) nr. 530/2012 van het Europees Parlement en de Raad⁷, omdat de wijzigingen van de LSA-code een beslissende invloed kunnen hebben op de inhoud van het Unierecht, namelijk Uitvoeringsverordening (EU) 2018/773⁸ van de Commissie en Richtlijn 2014/90/EU van het Europees Parlement en de Raad⁹, omdat de wijzigingen van het Solas een beslissende invloed kunnen hebben op de inhoud van het Unierecht, namelijk Richtlijn 2009/45/EG van het Europees Parlement en de Raad¹⁰, en omdat de wijzigingen van de IGF-code een beslissende invloed kunnen hebben op de inhoud van het Unierecht, namelijk Richtlijn 2009/45/EG van het Europees Parlement en de Raad inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor

⁵ Richtlijn 2005/35/EG van het Europees Parlement en de Raad van 7 september 2005 betreffende de erkenning van beroepskwalificaties (PB L 255 van 30.9.2005, blz. 22).

⁶ Richtlijn 2000/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 november 2000 betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen (PB L 332 van 28.12.2000, blz. 81).

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).

⁸ Uitvoeringsverordening (EU) 2018/773 van de Commissie van 15 mei 2018 betreffende de vereisten 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) 2017/306 (PB L 133 van 30.5.2018, blz. 1).

⁹ 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).

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).

passagiersschepen samen met Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad¹¹.

- (13) De wijzigingen van bijlage II bij het Marpol moeten de gevolgen voor het milieu beperken van ladingsresiduen en tankwaswater van persistente drijvende producten met een hoge viscositeit en/of een hoog smeltpunt.
- (14) In de wijzigingen van de ESP-code 2011 moeten redactionele wijzigingen worden opgenomen waarbij alle verplichte vereisten worden vastgesteld en de tabellen en formulieren worden verbeterd; daarnaast moeten de redactionele wijzigingen worden gebundeld met de nieuwe substantiële voorschriften met het oog de verwerking van de recente herzieningen van de Z10-reeks van de eenheidsregels van de Internationale Vereniging van Classificatiebureaus.
- (15) De geplande wijzigingen van paragraaf 6.1.1.3 van de LSA-code moeten de uniforme uitvoering waarborgen betreffende de manuele tewaterlating van kleine hulpverleningsboten die niet tot de reddingsvaartuigen van een schip behoren.
- (16) De wijzigingen van paragraaf 4.4.8.1 van de LSA-code moeten reddingsboten met twee onafhankelijke voortstuwingssystemen vrijstellen van de verplichting om uitgerust te zijn met voldoende drijvende roeiriemen en verwante onderdelen om te kunnen varen op een kalme zee.
- (17) De wijzigingen van punt 8.1 van het uitrustingsrapport (formulieren C, E en P van het aanhangsel van het Solas) moeten duidelijkheid verschaffen aangaande het feit dat niet alle vermelde meters op alle schepen van toepassing zijn en daarom in voorkomende gevallen kunnen worden weggelaten.
- (18) De wijzigingen van de delen A en A-1 van de IGF-code moeten consistentie in de IGF-code waarborgen aangaande de huidige vereisten voor schepen die aardgas als brandstof gebruiken, door de nodige wijzigingen in te voeren op basis van de ervaring die is opgedaan bij de toepassing van de code.
- (19) Het standpunt van de Unie moet worden uitgedrukt door de gezamenlijk in het belang van de Unie optredende lidstaten van de Unie die lid zijn van de Commissie voor de bescherming van het mariene milieu en de Maritieme Veiligheidscommissie van de IMO,

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

Het standpunt dat namens de Unie moet worden ingenomen tijdens de 74e vergadering van de Commissie voor de bescherming van het mariene milieu van de IMO houdt in dat wordt ingestemd met de vaststelling van de wijzigingen van bijlage II bij het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, wat betreft de lozingsvoorschriften voor tankwaswater dat producten met hoge viscositeit en persistente drijvende producten bevat, zoals vastgelegd in bijlage 13 van IMO-document MEPC 73/19/add.1.

¹¹ Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2014 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (PB L 307 van 28.10.2014, blz. 1).

Artikel 2

Het standpunt dat namens de Unie moeten worden ingenomen tijdens de 101e vergadering van de Maritieme Veiligheidscommissie houdt in dat wordt ingestemd met:

- (a) de vaststelling van de wijzigingen van de Internationale code voor het uitgebreide inspectieprogramma bij inspecties van bulkschepen en olietankschepen van 2011, zoals vastgelegd in bijlage [X] bij IMO-document [MSC 100/XX/Add.X];
- (b) de vaststelling van de wijzigingen van paragraaf 6.1.1.3 van de LSA-code zoals vastgelegd in bijlage [X] bij IMO-document [(MSC 100/XX/Add.X)];
- (c) de vaststelling van de wijzigingen van paragraaf 4.4.8.1 van de LSA-code zoals vastgelegd in bijlage [X] bij IMO-document [(MSC 100/XX/Add.X)];
- (d) de vaststelling van de wijzigingen van punt 8.1 van het uitrustingsrapport (formulieren C, E en P in het aanhangsel van het Solas zoals vastgelegd in bijlage [X] bij IMO-document [MSC 100/XX/Add.X];
- (e) de vaststelling van de wijzigingen van de delen A en A-1 van de IGF-code zoals vastgelegd in bijlage [X] bij IMO-document [(MSC 100/XX/Add.X)].

Artikel 3

1. Het namens de Unie in te nemen standpunt zoals opgenomen in artikel 1, wordt uitgedrukt door de lidstaten, die alle lid zijn van de IMO en die gezamenlijk optreden in het belang van de Unie.
2. Het namens de Unie in te nemen standpunt zoals opgenomen in artikel 2, wordt uitgedrukt door de lidstaten, die alle lid zijn van de IMO en die gezamenlijk optreden in het belang van de Unie.
3. Kleine wijzigingen van de in de artikelen 1 en 2 genoemde standpunten mogen worden overeengekomen zonder nader besluit van de Raad.

Artikel 4

Dit besluit treedt in werking op de datum waarop het wordt vastgesteld.

Gedaan te Brussel,

Voor de Raad
De voorzitter