



Brussel, 6.9.2022
COM(2022) 439 final

2022/0259 (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 106e vergadering van de Maritieme Veiligheidscommissie en de 79e vergadering van de Commissie voor de bescherming van het mariene milieu met betrekking tot de vaststelling van wijzigingen van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (SOLAS), de Internationale code voor het uitgebreide inspectieprogramma bij inspecties van bulkschepen en olietankschepen van 2011 (ESP-code 2011) en van bijlage VI bij het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen (MARPOL)

TOELICHTING

1. ONDERWERP VAN HET VOORSTEL

Dit voorstel betreft het besluit tot vaststelling van het standpunt dat namens de Unie moet worden ingenomen tijdens de 106e zitting van de Maritieme Veiligheidscommissie (MSC 106) van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO), van 2 tot en met 11 november 2022, en tijdens de 79e zitting van de Commissie voor de bescherming van het mariene milieu (MEPC 79) van de IMO, van 12 tot en met 16 december 2022.

Tijdens MSC 105 is het voornemen bekendgemaakt om tijdens MSC 106 wijzigingen aan te nemen met betrekking tot:

- (1) hoofdstuk II-2 van het Internationaal Verdrag voor de veiligheid van mensenlevens op zee (SOLAS), 1974;
- (2) de Internationale code voor het uitgebreide inspectieprogramma bij inspecties van bulkschepen en olietankschepen (ESP-code), 2011.

Tijdens MEPC 78 is het voornemen bekendgemaakt om tijdens MEPC 79 wijzigingen aan te nemen met betrekking tot:

- (1) bijlage VI bij het Marpol betreffende de opneming van aanvullende informatie over de koolstofintensiteit van schepen in de IMO-databank betreffende het verbruik van stookolie door schepen.

2. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

2.1. Het Verdrag inzake de Internationale Maritieme Organisatie

De Internationale Maritieme Organisatie (IMO) is opgericht bij het Verdrag inzake de Internationale Maritieme Organisatie. De IMO dient als forum voor samenwerking op het gebied van regelgeving en praktijken betreffende alle soorten technische aangelegenheden die van invloed zijn op de internationale commerciële scheepvaart. Ze wil ook de algemene vaststelling stimuleren van de hoogst haalbare normen op het gebied van de veiligheid van de zeevaart, de efficiëntie van de scheepvaart en de preventie en bestrijding van verontreiniging van de zee door schepen, en een gelijk speelveld bevorderen. De IMO behandelt ook de bijbehorende administratieve en juridische kwesties.

Het verdrag is op 17 maart 1958 in werking getreden.

Alle lidstaten zijn partij bij het verdrag. De Unie is geen partij bij het verdrag.

Alle lidstaten zijn partij bij het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen van 1973 (Marpol), dat op 2 oktober 1983 in werking is getreden, en bij bijlage VI, die op 18 mei 2005 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.

2.2. De Internationale Maritieme Organisatie

De Internationale Maritieme Organisatie 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 door schepen. Zij bepaalt wereldwijd normen

voor de veiligheid, de betrouwbaarheid en de milieuprestaties van de internationale scheepvaart. Haar belangrijkste rol is een billijk en doeltreffend regelgevingskader voor de scheepvaartsector te creëren, dat wereldwijd wordt goedgekeurd en toegepast.

Elk land kan tot de IMO toetreden; alle EU-lidstaten zijn lid van de IMO. De betrekkingen tussen de EU en de IMO zijn met name gebaseerd op de in 1974 gesloten samenwerkingsregeling tussen de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie (IMCO) en de Commissie van de Europese Gemeenschappen.

De Maritieme Veiligheidscommissie van de IMO 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 en -voorschriften, hydrografische informatie, logboeken en navigatiegegevens, onderzoek naar scheepvaartongevallen, reddingen en andere aangelegenheden die rechtstreeks verband houden met de veiligheid op zee.

De Commissie voor de bescherming van het mariene milieu bestaat ook 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 onder het Marpol vallende verontreiniging door schepen, zoals 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 Maritieme Veiligheidscommissie en de Commissie voor de bescherming van het mariene milieu van de IMO treffen beide de nodige voorzieningen om de taken uit te voeren die hun zijn toegewezen in het kader van het IMO-verdrag en door de algemene vergadering of de raad van de IMO, of de taken die hun 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 Maritieme Veiligheidscommissie en de Commissie voor de bescherming van het mariene milieu en van hun nevenorganen worden aangenomen door een meerderheid van de leden.

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

Tijdens zijn bijeenkomst van 2 tot en met 11 november 2022 zal MSC 106 wijzigingen aannemen van hoofdstuk II-2 van het SOLAS en van de ESP-code.

Het doel van de beoogde wijzigingen van SOLAS-hoofdstuk II-2 is rekening te houden met leveranciers van scheepsbrandstof die niet aan de eisen inzake het vlampunt voldoen, actie te ondernemen tegen brandstofleveranciers van wie is vastgesteld dat zij brandstof leveren die niet aan de minimeisen inzake het vlampunt voldoet, en het documenteren van het vlampunt van de geleverde brandstof bij het bunkeren.

De beoogde wijzigingen van de ESP-code hebben tot doel strengere eisen voor het onderzoek van ballasttanks en lege ruimten in te voeren om de veiligheidsproblemen aan te pakken die aan het licht zijn gekomen tijdens het veiligheidsonderzoek van de vlaggenstaat na het verlies van de MV Stellar Daisy.

2.4. De beoogde handeling van de Commissie voor de bescherming van het mariene milieu van de IMO

Van 12 tot en met 16 december 2022 zal MEC 79 naar verwachting wijzigingen van de bijlagen V en VI van het Marpol aannemen.

De beoogde wijzigingen van bijlage VI bij het Marpol hebben tot doel aanvullende informatie over de koolstofintensiteit van schepen op te nemen in het IMO-systeem voor de verzameling van gegevens over het brandstofverbruik van schepen.

3. NAMENS DE UNIE IN TE NEMEN STANDPUNT

3.1. Wijzigingen van hoofdstuk II-2 van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee

De Maritieme Veiligheidscommissie (MSC) is tijdens haar 100e zitting overeengekomen om de “ontwikkeling van verdere maatregelen ter verbetering van de veiligheid van schepen met betrekking tot het gebruik van zware stookolie” op te nemen in haar tweejaarlijks werkprogramma; het doel is de bestaande veiligheidsvoorschriften inzake stookolie en de informatie over de veiligheidsaspecten van het gebruik van stookolie tegen 2021 te herzien en verdere maatregelen te ontwikkelen om de veiligheid van schepen met betrekking tot het gebruik van stookolie te verbeteren. MSC 100 kwam ook overeen tijdens MSC 101 een werkgroep op te richten die belast zou worden met de verdere ontwikkeling van maatregelen om de veiligheid van schepen met betrekking tot het gebruik van stookolie te verbeteren. Tijdens MSC 100 bestond het standpunt van de Unie erin om alle toekomstige ontwikkelingen te ondersteunen die tot doel hebben de brandstofkwaliteit te verbeteren en een kwaliteitsgerichte brandstofvoorziening te waarborgen in het licht van mogelijke veiligheidsaspecten in verband met het gebruik ervan.

Tijdens MSC 101 is de correspondentiegroep inzake scheepsbrandstofveiligheid opgericht, gecoördineerd door Duitsland; waarvan het mandaat o.a. de volgende punten omvat: .1 nagaan of bindende eisen kunnen worden ontwikkeld met betrekking tot de rapportage van bevestigde gevallen waarin brandstofleveranciers niet aan de vlampuntvereisten van de organisatie hebben voldaan, rekening houdend met het feit dat ook feedback aan de leverancier moet worden gegeven; .2 onderzoeken of bindende eisen kunnen worden ontwikkeld om ervoor te zorgen dat de verdragsluitende staten van SOLAS passende maatregelen nemen tegen brandstofleveranciers als bevestigd is dat de geleverde brandstof niet voldoet aan de eisen van SOLAS-voorschrift II-2/4.2.1, rekening houdend met voorschrift 18.9.4 van bijlage VI bij het Marpol; .3 onderzoeken of bindende eisen kunnen worden ontwikkeld met betrekking tot de documentatie van het vlampunt van de geleverde brandstof bij het bunkeren, met een verklaring dat de geleverde scheepsbrandstof voldoet aan SOLAS-voorschrift II-2/4.2.1.

Tijdens MSC 101 bestond het standpunt van de Unie erin dat de voorstellen in de ingediende documenten moesten worden gesteund en dat deze verder moesten worden besproken in de Werkgroep maatregelen ter verbetering van de veiligheid van schepen in verband met het gebruik van zware stookolie.

Tijdens MSC 103 is de Correspondentiegroep voor de ontwikkeling van verdere maatregelen ter verbetering van de veiligheid van schepen met betrekking tot het gebruik van stookolie opnieuw opgericht, onder coördinatie van Duitsland.

De groep kreeg onder meer de opdracht om:

- (1) met het oog op definitieve vaststelling, verder te werken aan de ontwerpwijzigingen van het SOLAS inzake de rapportage van bevestigde gevallen waarin brandstofleveranciers niet aan de vlampuntvereisten van de organisatie hebben voldaan, rekening houdend met het feit dat ook feedback aan de leverancier moet worden gegeven;
- (2) met het oog op definitieve vaststelling, verder te werken aan de ontwerpwijzigingen van het SOLAS inzake maatregelen tegen brandstofleveranciers waarvan is vastgesteld dat zij brandstof leveren die niet aan de minimumeisen inzake het vlampunt voldoet;
- (3) met het oog op definitieve vaststelling, verder te werken aan de bindende eisen met betrekking tot de documentatie van het vlampunt van de geleverde brandstof bij het bunkeren.

Tijdens MSC 103 bestond het standpunt van de Unie erin het verslag van de correspondentiegroep over de bindende eisen te ondersteunen.

De voorgenomen wijzigingen werden tijdens MSC 105 goedgekeurd (punt 5.13 van het verslag van MSC 105, MSC 105/20), met het oog op de aanneming tijdens MSC 106.

Tijdens MSC 105 bestond het standpunt van de Unie erin het voorstel van de correspondentiegroep voor de ontwikkeling van verdere maatregelen ter verbetering van de veiligheid van schepen met betrekking tot het gebruik van stookolie te steunen.

Het standpunt van de Unie moet erin bestaan zich uit te spreken voor deze wijzigingen, die de veiligheid van schepen in verband met het gebruik van olie ten goede komen door rekening te houden met scheepsbrandstofleveranciers die niet aan de eisen inzake het vlampunt voldoen, actie te ondernemen tegen brandstofleveranciers die brandstof leveren die niet aan de minimumeisen inzake het vlampunt voldoet, en het vlampunt te documenteren van de geleverde brandstof bij het bunkeren.

3.2. Wijzigingen van de Internationale code voor het uitgebreide inspectieprogramma bij inspecties van bulkschepen en olietankschepen (ESP-code)

MSC 103 had de subcommissie scheepsontwerp en -bouw (SDC 8) gevraagd zich, in het kader van de permanente werkzaamheden betreffende de wijzigingen van de ESP-code, te buigen over de wijzigingen van de ESP-code om de veiligheidsproblemen aan te pakken die aan het licht zijn gekomen tijdens het veiligheidsonderzoek van de vlaggenstaat na het verlies van de MV Stellar Daisy. MSC 103 was het er ook over eens dat de SDC de voorgestelde wijzigingen van de ESP-code 2011 grondig moest bekijken om problemen in verband met onderzoeken van ballasttanks en lege ruimten aan te pakken, en dat die wijzigingen in werking moeten treden terwijl andere wijzigingen in het kader van de bestaande werkzaamheden worden ontwikkeld.

Tijdens MSC 103 bestond het standpunt van de Unie erin dat de SDC zich over de wijzigingen van de ESP-code 2011 moest buigen.

SDC 8 heeft ingestemd met de ontwerpwijzigingen van de ESP-code 2011 die ter goedkeuring worden voorgelegd aan MSC 105. Tijdens SDC 8 bestond het standpunt van de Unie erin de resultaten van het onderzoek naar de MV Stellar Daisy te ondersteunen.

MSC 105 heeft de ontwerpwijzigingen van de ESP-code 2011 goedgekeurd (punt 15.12 van het verslag van MSC 105, MSC 105/20), met het oog op de aanneming daarvan tijdens MSC 106.

Tijdens MSC 105 bestond het standpunt van de Unie erin de goedkeuring van de ontwerpwijzigingen van de ESP-code 2011 te steunen met het oog op de latere aanneming daarvan.

Het standpunt van de Unie moet erin bestaan deze wijzigingen te steunen, aangezien zij tot doel hebben de voorschriften voor inspecties van lege ruimten en ballasttanks aan te scherpen.

3.3. Wijzigingen van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen (MARPOL), bijlage VI

De Unie had MEPC 77 voorgesteld om in het IMO-systeem voor gegevensverzameling (DCS) informatie op te nemen over de vereiste en reële waarde van de Energy Efficiency Existing Ship Index (EEXI) en de koolstofindex (CII). Voorts had zij mogelijke wijzigingen voorgesteld van aanhangsel IX van bijlage VI bij het Marpol, alsook een ontwerpmandaat voor een werkstroom voor de wijziging van het IMO-DCS.

MEPC 77 heeft de intersessionele werkgroep BKG (ISWG-GHG 11) opgedragen zich verder te beraden over onder meer de voorstellen voor mogelijke wijzigingen van aanhangsel IX van bijlage VI bij het Marpol.

Tijdens MEPC 77 bestond het standpunt van de Unie erin de voorgestelde wijzigingen van aanhangsel IX van bijlage VI bij het Marpol te steunen.

ISWG-GHG 11 had de laatste hand gelegd aan de ontwerpwijzigingen van aanhangsel IX van bijlage VI bij het Marpol om aanvullende informatie over de koolstofintensiteit van schepen op te nemen, met het oog op aanneming daarvan tijdens MEPC 78.

MEPC 78 heeft zijn goedkeuring gehecht aan de ontwerpwijzigingen van aanhangsel IX van bijlage VI bij het Marpol om aanvullende informatie over de koolstofintensiteit van schepen op te nemen in het IMO-systeem voor de verzameling van gegevens over het verbruik van stookolie door schepen (punt 7.119 van het MEPC 78-verslag, MEPC 78/17), met het oog op aanneming tijdens MEPC 79.

Tijdens MEPC 78 en ISWG-GHG 11 bestond het standpunt van de Unie erin de ontwerpwijzigingen van aanhangsel IX van bijlage VI bij het Marpol te steunen.

Het standpunt van de Unie moet erin bestaan deze wijzigingen te steunen, aangezien gegevens over de koolstofintensiteit van schepen essentiële informatie zouden verschaffen over de prestaties van de mondiale vloot op het gebied van energie-efficiëntie en koolstofintensiteit, en derhalve moeten worden gerapporteerd aan de IMO-DCS.

3.4. Desbetreffende EU-wetgeving en EU-bevoegdheid

3.4.1. *Wijzigingen van hoofdstuk II-2 van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee*

Op grond van artikel 6, lid 2, punt a), i), van Richtlijn 2009/45/EG inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen¹ is SOLAS, als gewijzigd, van toepassing op passagiersschepen van klasse A.

Derhalve zullen de tijdens MSC 106 vast te stellen wijzigingen van hoofdstuk II-2 van het SOLAS van invloed zijn op de voorschriften van Richtlijn 2009/45/EU.

3.4.2. *Wijzigingen van de Internationale code voor het uitgebreide inspectieprogramma bij inspecties van bulkschepen en olietankschepen (ESP-code)*

Verordening (EU) nr. 530/2012 betreffende het versneld invoeren van de vereisten inzake een dubbelwandige uitvoering of een gelijkwaardig ontwerp voor enkelwandige olietankschepen² verplicht de toepassing van de keuringsregeling scheepvaart (CAS) van de IMO op enkelwandige olietankschepen van meer dan 15 jaar oud. In het uitgebreide inspectieprogramma (Enhanced Survey Programme — ESP) is met betrekking tot inspecties van bulkvervoerders en olietankschepen gespecificeerd op welke manier die verscherpte controles moeten worden uitgevoerd. Aangezien de CAS gebruik maakt van het ESP om die doelstelling te bereiken, zullen wijzigingen in de ESP-inspecties, zoals de huidige wijzigingen om bij de eerste herinspectie van dubbelwandige olietankschepen alleen verdachte plaatsen te onderzoeken, automatisch van toepassing worden via Verordening (EU) nr. 530/2012.

De tijdens MSC 106 vast te stellen wijzigingen van de ESP-code 2011 zullen derhalve gevolgen hebben voor de toepassing van Verordening (EU) nr. 530/2012.

3.4.3. *Wijzigingen van bijlage VI bij het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen van (MARPOL),*

Bij Verordening (EU) 2015/757 betreffende de monitoring, de rapportage en de verificatie van kooldioxide-emissies door maritiem vervoer en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG (de MRV-verordening)³ is het rechtskader gecreëerd voor een EU-systeem voor de monitoring, de rapportage en de verificatie van de CO₂-emissies en de energie-efficiëntie van de scheepvaart. De verordening heeft tot doel robuuste en verifieerbare gegevens over CO₂-emissies te verstrekken, beleidsmakers te informeren en de marktintroductie van energie-efficiënte technologieën en handelwijzen te stimuleren. Dat gebeurt door marktbelemmeringen, zoals het gebrek aan informatie, aan te pakken.

De gerelateerde gedelegeerde verordeningen van de Commissie inzake verificatie en accreditatie van verificateurs en inzake de verfijning van monitoringmethoden zijn op 22 september 2016⁴ vastgesteld. Op 4 november 2016⁵ heeft de Commissie twee aanvullende uitvoeringsverordeningen inzake vrachtparameters en -templates vastgesteld.

¹ PB L 163 van 25.6.2009, blz. 1.

² PB L 172 van 30.6.2012, blz. 3.

³ PB L 123 van 19.5.2015, blz. 55.

⁴ Gedelegeerde Verordening (EU) 2016/2071 van de Commissie van 22 september 2016 tot wijziging van Verordening (EU) 2015/757 van het Europees Parlement en de Raad voor wat betreft de methoden voor de monitoring van de kooldioxide-emissies en de regels voor het monitoren van andere relevante informatie (PB L 320 van 26.11.2016, blz. 1) en Gedelegeerde Verordening (EU) 2016/2072 van de Commissie van 22 september 2016 betreffende de verificatieactiviteiten en accreditatie van verificateurs krachtens Verordening (EU) 2015/757 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de monitoring, de rapportage en de verificatie van kooldioxide-emissies door maritiem vervoer (PB L 320 van 26.11.2016, blz. 5).

De Energy Efficiency Existing Ship Index (EEXI) en de koolstoftintensiteitsindicator (CII), waarden die in het IMO-systeem voor gegevensverzameling moeten worden opgenomen, zijn gekoppeld aan de MRV-verordening, aangezien het doel van die EU-verordening erin bestaat per individueel schip informatie over de technische en operationele energie-efficiëntie van schepen te verzamelen en te publiceren.

De tijdens MSC 79 vast te stellen wijzigingen van het Marpol, bijlage VI, zullen derhalve gevolgen hebben voor de toepassing van Verordening (EU) 2015/757.

3.4.4. EU-bevoegdheid

De wijzigingen van hoofdstuk II-2 van SOLAS zouden gevolgen hebben voor het recht van de Unie, met name voor de toepassing van Richtlijn 2009/45/EG.

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

De wijzigingen van bijlage VI bij het Marpol zouden gevolgen hebben voor het recht van de Unie, met name voor de uitvoering van Verordening (EU) 2015/757.

Het onderwerp van de beoogde handelingen betreft derhalve een gebied waarvoor de Unie krachtens artikel 3, lid 2, laatste onderdeel, VWEU exclusieve externe bevoegdheid heeft.

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 dan wel partij is bij de overeenkomst⁶.

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 tevens instrumenten die volkenrechtelijk niet bindend zijn, maar die “*beslissende invloed [kunnen hebben] op de inhoud van de regelgeving die de wetgever van de Unie vaststelt*”⁷.

⁵ Uitvoeringsverordening (EU) 2016/1927 van de Commissie van 4 november 2016 betreffende templates voor monitoringplannen, emissieverslagen en conformiteitsdocumenten uit hoofde van Verordening (EU) 2015/757 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de monitoring, de rapportage en de verificatie van kooldioxide-emissies door maritiem vervoer (PB L 299 van 5.11.2016, blz. 1) en Uitvoeringsverordening (EU) 2016/1928 van de Commissie van 4 november 2016 betreffende de bepaling van de vervoerde vracht voor andere categorieën schepen dan passagiersschepen, rorosschepen en containerschepen overeenkomstig Verordening (EU) 2015/757 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de monitoring, de rapportage en de verificatie van kooldioxide-emissies door maritiem vervoer (PB L 299 van 5.11.2016, blz. 22).

⁶ Zaak C-399/12 Duitsland/Raad (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, punt 64.

⁷ Zaak C-399/12 Duitsland/Raad (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, punten 61-64.

4.1.2. Toepassing op het onderhavige geval

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

De door deze beide IMO-commissies vast te stellen handelingen zijn handelingen met rechtsgevolgen. De geplande handelingen kunnen een beslissende invloed hebben op de inhoud van de EU-regelgeving, namelijk:

- Richtlijn 2009/45/EG inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen. Op grond van artikel 6, lid 2, punt a), i), is het SOLAS, als gewijzigd, namelijk van toepassing op passagiersschepen van klasse A.
- Verordening (EU) 530/2012 betreffende het versneld invoeren van de vereisten inzake een dubbelwandige uitvoering of een gelijkwaardig ontwerp voor enkelwandige olietankschepen. De reden hiervoor is dat Verordening (EU) 530/2012 de keuringsregeling scheepvaart (CAS) van de IMO oplegt voor enkelwandige olietankschepen die meer dan 15 jaar oud zijn. In het uitgebreide inspectieprogramma (Enhanced Survey Programme — ESP) is met betrekking tot inspecties van bulkvervoerders en olietankschepen gespecificeerd op welke manier die verscherpte controles moeten worden uitgevoerd. Aangezien de CAS gebruik maakt van het ESP om die doelstelling te bereiken, zullen wijzigingen in de ESP-inspecties, zoals de huidige wijzigingen om bij de eerste herinspectie van dubbelwandige olietankschepen alleen verdachte plaatsen te onderzoeken, automatisch van toepassing worden via Verordening (EU) nr. 530/2012.
- Verordening (EU) 2015/757 (MRV-verordening) betreffende de monitoring, de rapportage en de verificatie van kooldioxide-emissies door maritiem vervoer en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG Dit vloeit voort uit de verbanden tussen de MRV-verordening en de EEXI- en CII-waarden, die in het IMO-systeem voor gegevensverzameling moeten worden opgenomen.

De goedkeuring van de wijzigingen van:

- hoofdstuk II-2 van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee;
- de Internationale code voor het uitgebreide inspectieprogramma bij inspecties van bulkschepen en olietankschepen (ESP-code);
- en het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen (MARPOL), bijlage VI,

kan derhalve een beslissende invloed hebben op de inhoud van de volgende EU-wetgeving, met name Richtlijn 2009/45/EG inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen, Verordening (EU) nr. 530/2012 betreffende het versneld invoeren van de vereisten inzake een dubbelwandige uitvoering of een gelijkwaardig ontwerp voor enkelwandige olietankschepen en Verordening (EU) 2015/757 (MRV-verordening), die voorziet in een rechtskader voor een EU-systeem voor de monitoring, rapportage en verificatie van CO₂-emissies door de scheepvaart.

De beoogde handelingen strekken niet tot aanvulling of wijziging van het institutionele kader van de overeenkomst.

De procedurele rechtsgrondslag voor het voorgestelde besluit is derhalve artikel 218, lid 9, VWEU.

4.2. Materiële rechtsgrondslag

4.2.1. Beginselen

De materiële rechtsgrondslag voor een overeenkomstig artikel 218, lid 9, VWEU vast te stellen besluit wordt in de eerste plaats bepaald door de doelstelling en de inhoud van de beoogde handeling ten aanzien waarvan namens de Unie een standpunt wordt ingenomen. Wanneer de beoogde handeling een tweeledige doelstelling heeft of bestaat uit twee componenten, waarvan er een kan worden gezien als hoofddoelstelling of hoofdcomponent, terwijl de andere doelstelling of de andere component slechts ondergeschikt is, moet het overeenkomstig artikel 218, lid 9, VWEU vast te stellen besluit op één materiële rechtsgrondslag worden gebaseerd, namelijk die welke vereist is voor de hoofddoelstelling of de hoofdcomponent dan wel de belangrijkste doelstelling of component.

4.2.2. Toepassing op het onderhavige geval

De hoofddoelstelling en de inhoud van de beoogde 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

betreffende het standpunt dat namens de Europese Unie in de Internationale Maritieme Organisatie moet worden ingenomen tijdens de 106e vergadering van de Maritieme Veiligheidscommissie en de 79e vergadering van de Commissie voor de bescherming van het mariene milieu met betrekking tot de vaststelling van wijzigingen van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (SOLAS), de Internationale code voor het uitgebreide inspectieprogramma bij inspecties van bulkschepen en olietankschepen van 2011 (ESP-code 2011) en van bijlage VI bij het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen (MARPOL)

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

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

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Het Verdrag van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) is in werking getreden op 17 maart 1958.
- (2) De IMO is een gespecialiseerd agentschap van de Verenigde Naties dat verantwoordelijk is voor de veiligheid en betrouwbaarheid van de scheepvaart en de preventie van verontreiniging van de zee en de lucht door schepen. Alle lidstaten van de Unie zijn lid van de IMO. De Unie is geen lid van de IMO.
- (3) Volgens artikel 28, punt b), van het Verdrag inzake de IMO treft de Maritieme Veiligheidscommissie voorzieningen voor de uitvoering van de taken die haar overeenkomstig dat verdrag zijn toegewezen door de algemene vergadering of de raad van de IMO, of van de taken die haar binnen het toepassingsgebied van dat artikel kunnen zijn toegewezen in het kader van een ander internationaal instrument en die door de IMO zijn goedgekeurd.
- (4) Volgens artikel 38, punt 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.
- (5) De Maritieme Veiligheidscommissie zal tijdens haar 106e vergadering van 4 tot en met 11 november 2022 wijzigingen vaststellen van hoofdstuk II-2 van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (SOLAS) en van de Internationale code voor het uitgebreide inspectieprogramma bij inspecties van bulkschepen en olietankschepen (ESP-code).
- (6) De Commissie voor de bescherming van het mariene milieu zal tijdens haar 79e zitting van 12 tot en met 16 december 2022 wijzigingen vaststellen van aanhangsel IX van

bijlage VI bij het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen (MARPOL).

- (7) Het is passend het standpunt te bepalen dat namens de Unie moet worden ingenomen tijdens de 106e vergadering van de Maritieme Veiligheidscommissie, aangezien de beoogde wijzigingen van hoofdstuk II-2 van het SOLAS-Verdrag en van de ESP-code van 2011 een beslissende invloed kunnen hebben op de inhoud van het Unierecht, namelijk op Richtlijn 2009/45/EG¹ inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen en op Verordening (EU) nr. 530/2012² betreffende het versneld invoeren van de vereisten inzake een dubbelwandige uitvoering of een gelijkwaardig ontwerp voor enkelwandige olietankschepen.
- (8) De wijzigingen van SOLAS-hoofdstuk II-2 houden rekening met scheepsbrandstofleveranciers die niet aan de eisen inzake het vlampunt voldoen, voorzien in maatregelen tegen brandstofleveranciers van wie is vastgesteld dat zij brandstof leveren die niet aan de minimumeisen inzake het vlampunt voldoet, en voorzien in het documenteren van het vlampunt van de geleverde brandstof bij het bunkeren. De Unie moet deze wijzigingen ondersteunen, aangezien ze de veiligheid van schepen in verband met het gebruik van stookolie bevorderen door rekening te houden met scheepsbrandstofleveranciers die niet aan de eisen inzake het vlampunt voldoen, actie te ondernemen tegen brandstofleveranciers van wie is vastgesteld dat zij brandstof leveren die niet aan de minimumeisen inzake het vlampunt voldoet, en het vlampunt van de geleverde brandstof te documenteren bij het bunkeren.
- (9) Het is passend het standpunt te bepalen dat namens de Unie moet worden ingenomen tijdens de 79e vergadering van de Commissie voor de bescherming van het mariene milieu, aangezien de beoogde wijzigingen van bijlage VI bij het Marpol-Verdrag een beslissende invloed kunnen hebben op de inhoud van het Unierecht, namelijk Verordening (EU) 2015/757³ (MRV-verordening) betreffende de monitoring, de rapportage en de verificatie van kooldioxide-emissies door maritiem vervoer en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG.
- (10) Door de wijzigingen van bijlage VI bij Marpol zal aanvullende informatie over de koolstofintensiteit van het schip worden opgenomen in het IMO-systeem voor de verzameling van gegevens over het brandstofverbruik van schepen (DCS). De Unie moet deze wijzigingen steunen, aangezien gegevens over de koolstofintensiteit van schepen essentiële informatie zou opleveren over de prestaties van de mondiale vloot op het gebied van energie-efficiëntie en koolstofintensiteit, en daarom aan de IMO-DCS moeten worden gerapporteerd.
- (11) Het standpunt van de Unie moet tot uitdrukking worden gebracht door de Commissie, in haar hoedanigheid van waarnemer in de IMO, en door de lidstaten van de Unie die lid zijn van de Maritieme Veiligheidscommissie en de Commissie voor de bescherming van het mariene milieu van de IMO, die gezamenlijk optreden in het belang van de Unie.

¹ PB L 163 van 25.6.2009, blz. 1.

² PB L 172 van 30.6.2012, blz. 3.

³ PB L 123 van 19.5.2015, blz. 55.

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

Het standpunt dat namens de Unie moet worden ingenomen tijdens de 106e zitting van de Maritieme Veiligheidscommissie van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) houdt in dat wordt ingestemd met de wijzigingen van hoofdstuk II-2 van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (SOLAS) zoals vermeld in punt 5.13 van het verslag van MSC 105 (MSC 105/20) en van de Internationale code voor het uitgebreide inspectieprogramma bij inspecties van bulkschepen en olietankschepen (ESP-code 2011) zoals vermeld in punt 15.12 van het verslag MSC 105 (MSC 105/20).

Artikel 2

Het standpunt dat namens de Unie moet worden ingenomen tijdens de 79e vergadering van Commissie voor de bescherming van het mariene milieu van de IMO houdt in dat wordt ingestemd met de wijzigingen van aanhangsel IX van bijlage VI bij het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen die zijn opgenomen in het MEPC 78-verslag (MEPC 78/17), punt 7.119.

Artikel 3

1. Het in artikel 1 genoemde standpunt wordt uitgedrukt door de Commissie en door de gezamenlijk optredende lidstaten van de Unie die lid zijn van de Maritieme Veiligheidscommissie van de IMO.
2. Het in artikel 2 genoemde standpunt wordt uitgedrukt door de Commissie en door de gezamenlijk optredende lidstaten van de Unie die lid zijn van de Commissie voor de bescherming van het mariene milieu van de IMO.

Artikel 4

Dit besluit is gericht tot de Commissie en de lidstaten.

Gedaan te Brussel,

*Voor de Raad
De voorzitter*