



EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, 1.4.2014
COM(2014) 208 final

2014/0119 (NLE)

Voorstel voor een

BESLUIT VAN DE RAAD

inzake het namens de Europese Unie in te nemen standpunt tijdens de 93ste vergadering van de Maritieme Veiligheidscommissie van de Internationale Maritieme Organisatie met betrekking tot de aanneming van de wijzigingen in de SOLAS-voorschriften II-2/1, 2/3, 2/9.7, 2/13.4, 2/18, 2/20-1, 2/29, in hoofdstuk III, in de LSA-code en de ESP-code 2011

TOELICHTING

1. INLEIDING

Dit voorstel van de Commissie betreft de vaststelling van het standpunt van de Unie op de 93ste vergadering van de Maritieme Veiligheidscommissie van de IMO met betrekking tot de zeven wijzigingen in de volgende subrubrieken:

1.1. **Wijzigingen in de SOLAS-voorschriften II-2/3 en II-2/9.7 betreffende de brandwerendheid van ventilatiekanalen voor nieuwe schepen**

Deze wijzigingen van hoofdstuk II-2 van het SOLAS-verdrag hebben betrekking op de invoering van nieuwe eisen voor ventilatiesystemen voor schepen. De wijzigingen dienen ook ter verduidelijking van de eisen voor de bevestiging van brand- en rookkleppen en voor op afstand bediende brandkleppen. Bovendien is een nieuwe definitie van brandklep en rookklep toegevoegd.

Deze wijzigingen worden beschreven in bijlage 13 bij MSC 92/26/Add.1. In punt 8.6 van het verslag van de 92ste vergadering van de Maritieme Veiligheidscommissie (MSC 92/26) wordt vermeld dat deze wijzigingen zullen worden aangenomen tijdens de 93ste vergadering van de Maritieme Veiligheidscommissie (MSC 93).

1.2. **Wijzigingen in SOLAS-voorschrift II-2/13.4 betreffende aanvullende ontsnappingswegen uit machineruimten op nieuwe passagiers- en vrachtschepen**

Hoofdstuk II-2 van het SOLAS-verdrag bevat eisen voor ontsnappingswegen in geval van brand. Door de wijzigingen in de SOLAS-voorschriften moeten ladders en trappen met open treden in machineruimten die zich op een vluchtweg bevinden en niet in een beschermde ingesloten ruimte liggen, van staal zijn gemaakt. Bovendien zijn eisen ingevoerd voor vluchtwegen vanuit werkplaatsen in machineruimten.

Deze wijzigingen worden beschreven in bijlage 13 bij MSC 92/26/Add.1. In punt 8.17 van het verslag van de 92ste vergadering van de Maritieme Veiligheidscommissie (MSC 92/26) wordt vermeld dat deze wijzigingen zullen worden aangenomen tijdens de 93ste vergadering van de Maritieme Veiligheidscommissie (MSC 93).

1.3. **Wijzigingen in SOLAS-voorschrift II-2/18 betreffende landingsplaatsen voor helikopters op nieuwe ro-ro-passagiersschepen**

Hoofdstuk II-2 van het SOLAS-verdrag bevat eisen voor helikoptervoorzieningen. Het doel van deze wijzigingen in het SOLAS-verdrag is de invoering van IMO-circulaire MSC.1/Circ.1431 – Richtsnoeren voor de goedkeuring van schuimblussystemen voor helikoptervoorzieningen - vanaf 22 juni 2012. Het schuimblussysteem moet bijgevolg in overeenstemming zijn met deze richtsnoeren.

Deze wijzigingen worden beschreven in bijlage 13 bij MSC 92/26/Add.1. In punt 8.30 van het verslag van de 92ste vergadering van de Maritieme Veiligheidscommissie (MSC 92/26) wordt vermeld dat deze wijzigingen zullen worden aangenomen tijdens de 93ste vergadering van de Maritieme Veiligheidscommissie (MSC 93).

1.4. Wijzigingen in hoofdstuk III van het SOLAS-verdrag en bijbehorende eisen voor het periodiek onderhoud van reddingsboten en hulpverleningsboten voor alle schepen

Hoofdstuk III van het SOLAS-verdrag bevat eisen voor reddingsvoorzieningen. Het doel van deze wijzigingen in het SOLAS-verdrag is de eisen voor het periodiek onderhoud van reddingsboten en hulpverleningsboten verplicht te maken.

Deze wijzigingen worden beschreven in bijlage 31 bij MSC 92/26/Add.2. In punt 13.16 van het verslag van de 92ste vergadering van de Maritieme Veiligheidscommissie (MSC 92/26) wordt vermeld dat deze wijzigingen zullen worden aangenomen tijdens de 93ste vergadering van de Maritieme Veiligheidscommissie (MSC 93).

1.5. Wijzigingen in de regels voor reddingsmiddelen (LSA-code) betreffende referentietestapparatuur voor reddingsvesten, met de bijbehorende herziene aanbevelingen inzake het testen van reddingsmiddelen en richtsnoeren voor de validatie van de constructie van een afgewerkt en matuur referentietestapparaat

De IMO-regels voor reddingsmiddelen bevatten eisen voor reddingsmiddelen. Door deze wijzigingen in de LSA-code worden nieuwe eisen ingevoerd voor referentietestapparatuur voor reddingsvesten.

Deze wijzigingen worden beschreven in bijlage 34 bij MSC 92/26/Add.2. In punt 13.27.1 van het verslag van de 92ste vergadering van de Maritieme Veiligheidscommissie (MSC 92/26) wordt vermeld dat deze wijzigingen zullen worden aangenomen tijdens de 93ste vergadering van de Maritieme Veiligheidscommissie (MSC 93).

1.6. Wijzigingen in SOLAS-voorschrift II-1/29 betreffende de eisen voor het testen van de stuurinrichting

Hoofdstuk II-1 van het SOLAS-verdrag bevat eisen voor de stuurinrichting en beschrijft de wijze waarop de naleving daarvan kan worden aangetoond. Deze wijzigingen in het SOLAS-verdrag voorzien in een alternatieve manier voor het aantonen van de naleving, voor het geval geen proeven op zee kunnen worden uitgevoerd terwijl het schip zijn grootste diepgang heeft.

Deze wijzigingen worden beschreven in bijlage 35 bij MSC 92/26/Add.2. In punt 13.29 van het verslag van de 92ste vergadering van de Maritieme Veiligheidscommissie (MSC 92/26) wordt vermeld dat deze wijzigingen zullen worden aangenomen tijdens de 93ste zitting van de Maritieme Veiligheidscommissie (MSC 93).

1.7. Wijzigingen in de regels voor het uitgebreide inspectieprogramma 2011 (ESP-code), voornamelijk om die in overeenstemming te brengen met de werkwijze van de classificatiebureaus/erkende organisaties

De keuringsregeling scheepvaart (CAS) stelt het kader vast voor een intensievere inspectie van oudere schepen. Het uitgebreide inspectieprogramma tijdens inspecties van bulkvervoerders en olietankschepen specificeert de manier waarop deze intensievere inspecties moeten worden uitgevoerd. Aangezien de keuringsregeling scheepvaart het uitgebreide inspectieprogramma gebruikt om haar doelstelling te verwezenlijken, verwijst de keuringsregeling scheepvaart naar het uitgebreide inspectieprogramma als het aangewezen instrument daarvoor. Deze wijzigingen in de

ESP-code hebben tot doel het uitgebreide inspectieprogramma in overeenstemming te brengen met de actuele werkwijze.

Deze wijzigingen worden beschreven in bijlage 36 bij MSC 92/26/Add.2. In punt 13.33 van het verslag van de 92ste vergadering van de Maritieme Veiligheidscommissie (MSC 92/26) wordt vermeld dat deze wijzigingen zullen worden aangenomen tijdens de 93ste vergadering van de Maritieme Veiligheidscommissie (MSC 93).

2. AANNEMING VAN DE IMO-WIJZIGINGEN

2.1. Aanneming van wijzigingen in de SOLAS-voorschriften II-2/1, 2/3, 2/9.7, 2/13.4, 2/18, 2/20-1, 2/29, in hoofdstuk III, in de LSA-code en in de ESP-code 2011

Deze wijzigingen zijn goedgekeurd tijdens de 92ste vergadering van de Maritieme Veiligheidscommissie van 12 tot 21 juni 2013 en zullen ter aanneming worden voorgelegd tijdens de 93ste vergadering van de commissie van 14 tot 23 mei 2014.

2.2. Aanvaarding en inwerkingtreding

Zodra de wijzigingen door de commissie zijn goedgekeurd en aangenomen, zullen ze worden voorgelegd aan de respectieve overeenkomstsluitende partijen, zodat deze kunnen verklaren dat zij ermee instemmen door de genoemde wijzigingen gebonden te zijn.

3. RELEVANTE EU-WETGEVING EN BEVOEGDHEID VAN DE EU

3.1. Wijzigingen in de SOLAS-voorschriften II-2/3 en II-2/9.7 betreffende de brandwerendheid van ventilatiekanalen voor nieuwe schepen

De Unie heeft reeds eisen voor brandbeveiliging en voor het opsporen en blussen van branden aangenomen door middel van hoofdstuk II-2 van bijlage 1 bij Richtlijn 2009/45/EG¹ inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen. Voorschrift 12 van deel A van dit hoofdstuk bevat specifieke eisen voor ventilatiekanalen, die zijn afgeleid van dezelfde SOLAS-bepalingen die naar verwachting zullen worden gewijzigd. Bovendien worden in voorschrift 9 van hoofdstuk II-2, deel B, van bovengenoemde bijlage uitgebreide en gedetailleerde eisen beschreven voor materialen voor de constructie van ventilatiekanalen in de verschillende delen van een passagiersschip, afhankelijk van de klasse. Deze wijzigingen in voorschrift 9 van SOLAS-hoofdstuk II-2, deel C, vervangen het gehele lid 7 over ventilatiesystemen wat betreft de definitie en het testen van doorborende kanalen, met inbegrip van speciale regelingen voor passagiersschepen bestemd voor meer dan 36 passagiers.

Bijgevolg moeten de eisen van Richtlijn 2009/45/EG inzake ventilatiekanalen worden herzien als de bovengenoemde wijzigingen worden aangenomen. Dit betreft bijvoorbeeld de bepalingen voor doorborende kanalen in voorschrift 12 van hoofdstuk II-2, Deel A, van bijlage 1 bij de richtlijn en de ventilatiesystemen op schepen bestemd voor meer dan 36 passagiers in voorschrift 9 van deel B.

Bijgevolg kunnen de vast te stellen wijzigingen in het SOLAS-verdrag een invloed hebben op de eisen van Richtlijn 2009/45/EG inzake ventilatiekanalen.

¹ PB L 163 van 25.6.2009, blz. 1.

3.2. Wijzigingen in SOLAS-voorschrift II-2/13.4 betreffende aanvullende ontsnappingswegen uit machineruimten op nieuwe passagiers- en vrachtschepen

De Unie heeft reeds eisen inzake ontsnappingswegen uit machineruimten op passagiersschepen aangenomen door middel van hoofdstuk II-2 van bijlage 1 van Richtlijn 2009/45/EG, met name voorschrift 6 van deel B (brandbeveiliging) van dit hoofdstuk. Die eisen zijn afgeleid van dezelfde SOLAS-bepalingen die naar verwachting zullen worden gewijzigd.

Bijgevolg moeten de eisen van Richtlijn 2009/45/EG inzake ontsnappingswegen worden herzien als de bovengenoemde wijzigingen worden aangenomen, waarbij rekening moet worden gehouden met de bijzondere bepalingen voor het schottendek en de ontsnappingswegen uit controlekamers van machineruimten.

Bijgevolg kunnen de vast te stellen wijzigingen in het SOLAS-verdrag een invloed hebben op de eisen van Richtlijn 2009/45/EG inzake ontsnappingswegen uit machineruimten op nieuwe passagiersschepen.

3.3. Wijzigingen in SOLAS-voorschrift II-2/18 betreffende landingsplaatsen voor helikopters op nieuwe ro-ro-passagiersschepen

De Unie heeft reeds eisen inzake landingsplaatsen voor helikopters aangenomen door middel van hoofdstuk II-2 van bijlage 1 van Richtlijn 2009/45/EG. In voorschrift 18 van deel B van dit hoofdstuk wordt met name bepaald dat *"schepen die zijn voorzien van helikopterdekken moeten voldoen aan de vereisten van voorschrift 18 van deel G van SOLAS Hoofdstuk II-2, als gewijzigd per 1 januari 2003"*. Deze eisen zullen naar verwachting worden gewijzigd.

Bijgevolg moeten de eisen van Richtlijn 2009/45/EG inzake landingsplaatsen voor helikopters op nieuwe ro-ro-passagiersschepen worden herzien als de bovengenoemde wijzigingen worden aangenomen.

Bijgevolg kunnen de vast te stellen wijzigingen in het SOLAS-verdrag een invloed hebben op de eisen van Richtlijn 2009/45/EG inzake landingsplaatsen voor helikopters, door herzieningen van dergelijke regels te formuleren.

3.4. Wijzigingen in hoofdstuk III van het SOLAS-verdrag en bijbehorende eisen voor het periodiek onderhoud van reddingsboten en hulpverleningsboten voor alle schepen

De Unie heeft reeds eisen inzake gereedheid voor gebruik, onderhoud en inspecties van reddingsmiddelen aangenomen door middel van voorschrift 12 van hoofdstuk III van bijlage 1 bij Richtlijn 2009/45/EG inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen. In voorschrift 12.2 wordt bepaald dat *"onderhoud en inspecties van persoonlijke reddingsmiddelen dienen te worden uitgevoerd overeenkomstig het bepaalde in SOLAS-voorschrift III/20"*. Volgens de richtlijn is naleving van de relevante en binnenkort wellicht gewijzigde SOLAS-bepalingen vereist en zal elke wijziging een rechtstreekse invloed hebben op de EU-wetgeving.

Bijgevolg zal de voorgestelde wijziging van de relevante SOLAS-bepalingen een invloed hebben op de eisen van Richtlijn 2009/45/EG over de gereedheid voor gebruik, onderhoud en inspecties van persoonlijke reddingsmiddelen.

3.5. Wijzigingen in de regels voor reddingsmiddelen (LSA-code) betreffende referentietestapparatuur voor reddingsvesten, met de bijbehorende herziene aanbevelingen inzake het testen van reddingsmiddelen en richtsnoeren voor de validatie van de constructie van een afgewerkt en matuur referentietestapparaat

De Unie heeft reeds eisen voor persoonlijke reddingsmiddelen aangenomen door middel van hoofdstuk III van bijlage 1 bij Richtlijn 2009/45/EG inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen. In voorschrift 2.2 van dit hoofdstuk wordt met name bepaald dat al deze hulpmiddelen *"moeten voldoen aan ... de LSA-code"*.

Bovendien wordt in artikel 5, lid 1, van Richtlijn 96/98/EG² inzake uitrusting van zeeschepen bepaald dat *"de in bijlage A.1 vermelde uitrusting die ... aan boord van een communautair schip geplaatst is, dient te voldoen aan de toepasselijke voorschriften van de in genoemde bijlage bedoelde internationale instrumenten"*. In punt A.1.1.4 in de tabel van bijlage A.1 is de toepasselijke norm voor reddingsvesten IMO-resolutie MSC 48(66) (LSA-code) en zijn de toepasselijke testnormen die welke zijn bepaald in IMO-resolutie A.689(17), als gewijzigd.

Volgens beide richtlijnen is naleving van de relevante en binnenkort wellicht gewijzigde SOLAS-bepalingen vereist en zal elke wijziging een rechtstreekse invloed hebben op de EU-wetgeving.

Bijgevolg zullen de voorgestelde wijzigingen in de LSA-code een invloed hebben op de eisen van Richtlijn 2009/45/EG en Richtlijn 96/98/EG.

3.6. Wijzigingen in SOLAS-voorschrift II-1/29 betreffende de eisen voor het testen van de stuurinrichting

De Unie heeft reeds eisen voor het testen van de stuurinrichting aangenomen door middel van de voorschriften 6 en 7 van hoofdstuk II-1, Deel C, van bijlage 1 bij Richtlijn 2009/45/EG. Die eisen zijn afgeleid van en zijn een kopie van de SOLAS-bepalingen die naar verwachting zullen worden gewijzigd.

Bijgevolg moeten de vereisten van Richtlijn 2009/45/EG inzake de hoofd- en hulpstuurinrichting worden herzien als de bovengenoemde amendementen worden aangenomen, waarbij rekening moet worden gehouden met de nieuwe SOLAS-bepalingen.

Bijgevolg kunnen de vast te stellen wijzigingen in het SOLAS-verdrag een invloed hebben op de eisen van Richtlijn 2009/45/EG.

3.7. Wijzigingen in de regels voor het uitgebreide inspectieprogramma 2011 (ESP-code), voornamelijk om die in overeenstemming te brengen met de werkwijze van de classificatiebureaus/erkende organisaties

Verordening (EU) nr. 530/2012³ betreffende het versneld invoeren van de vereisten inzake een dubbelwandige uitvoering of een gelijkwaardig ontwerp voor enkelwandige olietankschepen heeft tot doel een versnelde infaseringsregeling vast te stellen voor de toepassing van de vereisten inzake een dubbelwandige uitvoering of een gelijkwaardig ontwerp van Marpol 73/78, zoals gedefinieerd in artikel 3 van deze verordening, op enkelwandige olietankschepen, en om het vervoer naar of vanuit havens in de lidstaten van zware oliesoorten in enkelwandige olietankschepen te verbieden.

² PB L 46 van 17.2.97, blz.25.

³ PB L 172 van 30.6.2012, blz. 3.

De verordening stelt de toepassing van de keuringsregeling scheepvaart (CAS) van de IMO verplicht voor enkelwandige olietankschepen die ouder zijn dan 15 jaar. Artikel 5 vereist dat dergelijke olietankschepen voldoen aan de CAS, die in artikel 6 wordt omschreven als de bij resolutie MEPC 94(46) van 27 april 2001, zoals gewijzigd bij resolutie MEPC 99(48) van 11 oktober 2002 en resolutie MEPC 112(50) van 4 december 2003, aangenomen keuringsregeling scheepvaart. Het uitgebreide inspectieprogramma tijdens inspecties van bulkvervoerders en olietankschepen specificeert de wijze waarop deze intensievere inspecties moeten worden uitgevoerd. Aangezien de keuringsregeling scheepvaart het uitgebreide inspectieprogramma gebruikt als instrument om haar doel te bereiken, zullen eventuele wijzigingen in het uitgebreide inspectieprogramma rechtstreeks en automatisch van toepassing zijn door middel van Verordening (EU) nr. 530/2012.

Bijgevolg zullen de wijzigingen die moeten worden aangenomen op MSC 93 en die de ESP-code zullen wijzigen, een invloed hebben op de EU-wetgeving door de toepassing van Verordening (EU) nr. 530/2012.

3.8. Samenvatting

Gezien de bovengenoemde relevante EU-wetgeving is de Commissie van mening dat de aanneming van de zeven genoemde wijzigingen die naar verwachting zullen worden aangenomen op MSC 93, tot de exclusieve bevoegdheden van de Unie overeenkomstig artikel 3, lid 2, VWEU, behoort, aangezien de vaststelling van de desbetreffende internationale instrumenten gevolgen kan hebben voor gemeenschappelijke regels of de strekking daarvan kan wijzigen.

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

4. CONCLUSIE

De Commissie doet daarom een voorstel voor een besluit van de Raad inzake het standpunt dat namens de Europese Unie tijdens de 93ste vergadering van de Maritieme Veiligheidscommissie moet worden ingenomen met betrekking tot de onder punt 1.1 tot en met 1.7 genoemde wijzigingen.

Voorstel voor een

BESLUIT VAN DE RAAD

inzake het namens de Europese Unie in te nemen standpunt tijdens de 93ste vergadering van de Maritieme Veiligheidscommissie van de Internationale Maritieme Organisatie met betrekking tot de aanneming van de wijzigingen in de SOLAS-voorschriften II-2/1, 2/3, 2/9.7, 2/13.4, 2/18, 2/20-1, 2/29, in hoofdstuk III, in de LSA-code en de ESP-code 2011

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

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

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Maatregelen door de Europese Unie op het gebied van zeevervoer dienen erop gericht te zijn de maritieme veiligheid te verbeteren.
- (2) Op de 92ste vergadering van de Maritieme Veiligheidscommissie (MSC) van de IMO werden wijzigingen goedgekeurd in de SOLAS-voorschriften II-2/1, 2/3, 2/9.7, 2/13.4, 2/18, 2/20-1, 2/29, in hoofdstuk III, in de LSA-code en de ESP-code 2011. Die wijzigingen zullen naar verwachting worden vastgesteld tijdens de 93ste vergadering van de MSC, die wordt gehouden in mei 2014.
- (3) Door de wijzigingen in de SOLAS-voorschriften II-2/3 en II-2/9.7 betreffende de brandwerendheid van ventilatiekanalen voor nieuwe schepen zullen nieuwe eisen worden ingevoerd voor ventilatiesystemen in schepen, waaronder passagiersschepen bestemd voor meer dan 36 passagiers. De bepalingen betreffende doorborende ventilatiekanalen en ventilatiesystemen op schepen bestemd voor meer dan 36 passagiers van voorschrift 12 in deel A en van voorschrift 9 in Deel B van hoofdstuk II-2 van bijlage 1 bij Richtlijn 2009/45/EG⁴ inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen, voorzien in deze kwesties en zijn afgeleid van de SOLAS-bepalingen die naar verwachting zullen worden gewijzigd.
- (4) Door de wijzigingen in SOLAS-voorschrift II-2/13.4 worden aanvullende ontsnappingswegen ingevoerd uit machineruimten op nieuwe passagiers- en vrachtschepen. De bepalingen van voorschrift 6 van hoofdstuk II-2, Deel B, van bijlage 1 bij Richtlijn 2009/45/EG (voorzieningen voor ontsnapping) voorzien in deze kwesties en zijn afgeleid van de SOLAS-bepalingen die naar verwachting zullen worden gewijzigd.
- (5) De wijzigingen in SOLAS-voorschrift II-2/18 betreffende landingsplaatsen voor helikopters op nieuwe ro-ro-passagiersschepen omvatten de eis dat de schuimblussystemen in overstemming zijn met IMO-circulaire MSC.1/Circ.1431 van 22 juni 2012 over de richtsnoeren voor de goedkeuring van schuimblusmiddelen voor

⁴ PB L 163 van 25.6.2009, blz. 1.

brandbestrijding bij helikoptervoorzieningen. In voorschrift 18 van hoofdstuk II-2, Deel B, van bijlage 1 van Richtlijn 2009/45/EG is bepaald dat schepen met een helikopterdek moeten voldoen aan de eisen van het SOLAS-voorschrift, als herzien op 1 januari 2003, dat nu naar verwachting zal worden gewijzigd.

- (6) De wijzigingen in voorschrift 20 van hoofdstuk III van het SOLAS-verdrag en in de bijbehorende eisen voor het periodiek onderhoud van reddingsboten en hulpverleningsboten voor alle schepen hebben als doel deze gedetailleerde vereisten verplicht te stellen. In hoofdstuk III van bijlage 1 bij Richtlijn 2009/45/EG is bepaald dat het onderhoud en de inspecties van persoonlijke reddingsmiddelen moeten worden uitgevoerd overeenkomstig dezelfde bepalingen van SOLAS-voorschrift III/20, die naar verwachting zullen worden gewijzigd.
- (7) Door de wijzigingen in de regels voor reddingsmiddelen (LSA-code) betreffende referentietestapparaten voor reddingsvesten zullen nieuwe eisen voor referentietestapparaten worden ingevoerd. In voorschrift 2.2 van hoofdstuk III van Richtlijn 2009/45/EG wordt gesteld dat alle persoonlijke reddingsmiddelen moeten voldoen aan de LSA-code. Bovendien wordt in artikel 5, lid 1, van Richtlijn 96/98/EG⁵ inzake uitrusting van zeeschepen bepaald dat de in bijlage A.1 vermelde uitrusting aan boord van een communautair schip moet voldoen aan de toepasselijke voorschriften van de in die bijlage bedoelde internationale instrumenten. In punt A.1.1.4 van de tabel in bijlage A.1 is de toepasselijke norm voor reddingsvesten IMO-resolutie MSC 48(66) – de LSA-code, die naar verwachting zal worden gewijzigd.
- (8) Door de wijzigingen in SOLAS-voorschrift II-1/29 betreffende de eisen voor het testen van de stuurinrichting worden verdere eisen ingevoerd om de naleving aan te tonen tijdens proeven op zee. De voorschriften 6 en 7 van hoofdstuk II-1, Deel C, van bijlage 1 bij Richtlijn 2009/45/EG worden afgeleid van en zijn een kopie van dezelfde bepaling van SOLAS-voorschrift 29 van hoofdstuk II-1, Deel C, inzake de eisen voor de hoofd- en hulpstuurinrichting, die naar verwachting zullen worden gewijzigd.
- (9) De wijzigingen in de ESP-code 2011 zullen het programma in overeenstemming brengen met de werkwijze van de classificatiebureaus. Volgens de artikelen 5 en 6 van Verordening (EU) nr. 530/2012⁶ betreffende de versnelde invoering van eisen inzake dubbelwandige uitvoering of gelijkwaardig ontwerp voor enkelwandige olietankers is het verplicht om de keuringsregeling scheepvaart (CAS) van de IMO toe te passen op enkelwandige olietankerscheepen ouder dan 15 jaar. Het uitgebreide inspectieprogramma tijdens inspecties van bulkvervoerders en olietankerscheepen (ESP) specificeert de wijze waarop deze intensievere inspecties moeten worden uitgevoerd. Aangezien de keuringsregeling scheepvaart het uitgebreide inspectieprogramma gebruikt als instrument om haar doel te bereiken, zullen eventuele wijzigingen in het uitgebreide inspectieprogramma automatisch van toepassing zijn door middel van Verordening (EU) nr. 530/2012.
- (10) De Unie is noch lid van de IMO, noch een overeenkomstsluitende partij bij de betrokken overeenkomsten en codes. Daarom is het noodzakelijk dat de Raad de lidstaten toestemming geeft om het standpunt van de Unie uit te dragen en te verklaren dat zij ermee instemmen door de genoemde wijzigingen gebonden te zijn.

⁵ PB L 46 van 17.2.97, blz.25.

⁶ PB L 172 van 30.6.2012, blz. 3.

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

1. Het standpunt van de Unie op de 93ste vergadering van de Maritieme Veiligheidscommissie van de IMO houdt in dat wordt ingestemd met de aanneming van de wijzigingen in de SOLAS-voorschriften II-2/3, 2/9.7, 2/13.4 en 2/18 als vastgelegd in bijlage 13 bij IMO-document MSC 92/26/Add.1, en met de aanneming van de wijzigingen in de SOLAS-voorschriften II-2/20-1, 2/29, in hoofdstuk III en in de LSA-code en de ESP-code 2011 zoals vastgesteld in de bijlagen 31, 34, 35 en 36 bij IMO-document MSC 92/26/Add.2.
2. Het standpunt van de Unie als omschreven in lid 1 wordt verwoord door de lidstaten die lid zijn van de IMO en die gezamenlijk optreden in het belang van de Unie.
3. Over formele en kleine wijzigingen van dit standpunt kan overeenstemming worden bereikt zonder dat het standpunt hoeft te worden gewijzigd.

Artikel 2

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

Artikel 3

Dit besluit is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel,

Voor de Raad
De voorzitter