

Brussel, 18.3.2021  
COM(2021) 127 final

2021/0066 (NLE)

Voorstel voor een

## **BESLUIT VAN DE RAAD**

**tot vaststelling van het standpunt dat namens de Europese Unie moet worden ingenomen tijdens de 103e vergadering van de Maritieme Veiligheidscommissie en de 76e vergadering van de Commissie voor de bescherming van het mariene milieu van de Internationale Maritieme Organisatie in verband met de vaststelling van wijzigingen van het Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst, de Internationale code voor het uitgebreide inspectieprogramma bij inspecties van bulkschepen en olietankschepen, de Internationale code voor brandveiligheidssystemen en het Internationaal Verdrag inzake de beperking van schadelijke aangroeiwerende verfsystemen op schepen**

## **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 103e zitting van de Maritieme Veiligheidscommissie (MSC 103) van de Internationale Maritieme Organisatie, die online plaatsvindt van 5 tot en met 14 mei 2021, en tijdens de 76e zitting van de Commissie voor de bescherming van het mariene milieu (MEPC 76) van de Internationale Maritieme Organisatie, die online plaatsvindt van 7 tot en met 17 juni 2021. Tijdens MSC 103 is het de bedoeling wijzigingen aan te brengen in:

- het Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst (STCW-verdrag);
- de Internationale code voor het uitgebreide inspectieprogramma bij inspecties van bulkschepen en olietankschepen (ESP-code);
- de Internationale code voor brandveiligheidssystemen (FSS-code).

Tijdens MEPC 76 is het de bedoeling wijzigingen aan te brengen in:

- het Verdrag inzake de beperking van schadelijke aangroeiwerende verfsystemen op schepen (AFS-verdrag).

### **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. Ze is opgericht 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. De IMO 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. Ten slotte behandelt de IMO de bijbehorende administratieve en juridische kwesties.

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, 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.

De International Code of Safety for Ship Using Gases or Other Low-flashpoint Fuels (IGF-code) is verplicht gesteld in het kader van het SOLAS. De bedoeling is te voorzien in een internationale norm voor schepen die gas of vloeistoffen met een laag vlampunt als brandstof gebruiken. De code heeft betrekking op alle gebieden die bijzondere aandacht vereisen voor het gebruik van gas of vloeistoffen met een laag vlampunt als brandstof. De code 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 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 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 -eisen, 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 handelingen van de Maritieme Veiligheidscommissie van de IMO**

Van 5 tot en met 14 mei 2021 dient MSC 103 wijzigingen aan te brengen in het STCW-verdrag en de STCW-code, de ESP-code, de FSS-code, hoofdstuk III van SOLAS en de LSA-code.

De beoogde wijzigingen van voorschrift 1/1 van het STCW-verdrag behelzen de toevoeging van een definitie van het begrip “hoogspanning”; de definitie van “operationeel niveau” in sectie A-1/1 van de STCW-code wordt gewijzigd zodat ze ook de functie “elektrotechnisch officier” omvat.

De beoogde wijzigingen van bijlage 2 van deel A van bijlage B bij de ESP-code 2011 hebben tot doel de diktemeting bij de eerste herinspectie van dubbelwandige olietankschepen te beperken tot uitsluitend de verdachte plaatsen.

De beoogde wijzigingen van hoofdstuk 9 van de code voor brandveiligheidssystemen (FSS) hebben tot doel de aanvaardbaarheid te verduidelijken van minder complexe en goedkopere systemen voor het isoleren van storingen met sectie-identificatie, die op vrachtschepen en op kajuitbalkons van passagiersschepen worden geïnstalleerd.

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

Van 10 tot en met 17 juni 2021 moet MEPC 76 wijzigingen van het AFS-verdrag aannemen. De beoogde wijzigingen hebben tot doel cybutryne op te nemen in de lijst van verboden aangroeiwerende stoffen. Dit is het resultaat van een EU-initiatief.

### **3. NAMENS DE UNIE IN TE NEMEN STANDPUNT**

#### **3.1. Wijzigingen van het Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst**

Tijdens zijn 6e vergadering heeft de subcommissie inzake de menselijke factor, opleiding en wachtdienst (HTW 6), die van 29 april tot en met 3 mei 2019 plaatsvond in Londen, ingestemd met een verzoek van het ITF om de functie van “elektrotechnisch officier” op operationeel niveau te verduidelijken in de definitie van “operationeel niveau” in sectie A-I/1 van de STCW-code (definities en verduidelijkingen) en om in die sectie een nieuwe definitie van de term “hoogspanning” op te nemen.

De subcommissie heeft vervolgens overeenstemming bereikt over de ontwerpdefinitie van “hoogspanning” die moet worden opgenomen in STCW voorschrift I/1, als vervat in bijlage 7 bij HTW 6/13, teneinde die definitie voor aanneming voor te leggen aan MSC 102. Zij heeft ook ingestemd met de ontwerpwijziging van sectie A-I/1 van de STCW-code betreffende het opnemen van de functie van “elektrotechnisch officier” in de definitie van “operationeel niveau”, een wijziging die voortvloeit uit de invoering van deze bevoegdheid als onderdeel van de Manilla-wijzigingen van 2010, als vervat in bijlage 8 van HTW 6/13, teneinde die wijziging voor aanneming voor te leggen aan MSC 102.

IMSC 102 heeft deze wijzigingen goedgekeurd; in de punten 13.9 en 13.10 van het verslag van MSC 102 (MSC 102/24) is vermeld dat de wijzigingen naar verwachting zullen worden aangenomen op MSC 103.

De Unie dient deze wijzigingen te steunen, aangezien zij het operationele niveau van de functies van “elektrotechnisch officier” verduidelijken en er een gemeenschappelijke definitie van de term “hoogspanning” wordt ingevoerd.

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

Tijdens zijn 7e zitting heeft de subcommissie inzake scheepsontwerp en -bouw zich gebogen over een voorstel van de IACS, gestaafd door een studie, tot wijziging van bijlage 2 van deel A van bijlage B bij de ESP-code 2011, zoals gewijzigd bij Resolutie MSC.461 (101), waardoor het bij de eerste herinspectie van dubbelwandige olietankschepen zou volstaan alleen verdachte plaatsen aan een diktemeting te onderwerpen. Na een korte bespreking heeft de subcommissie ingestemd met de ontwerpwijzigingen van de ESP-code 2011, zoals

opgenomen in bijlage 7, die aan MSC 102 ter goedkeuring moesten worden voorgelegd met het oog op latere vaststelling.

MSC 102 heeft de wijzigingen goedgekeurd; in punt 17.24 van het verslag van de MSC (MSC 102/24) is vermeld dat de wijzigingen naar verwachting zullen worden aangenomen op MSC 103. Deze kwestie was reeds opgenomen in de non-paper van de EU voor MSC 102.

De Unie dient deze wijzigingen te steunen, aangezien zij de IACS in staat stellen zich bij diktemetingen van dubbelwandige olietankschepen toe te spitsen op verdachte plaatsen.

### **3.3. Wijzigingen van de Internationale code voor brandveiligheidssystemen (FSS-code)**

MSC 98 heeft in de tweejaarlijkse agenda 2018-2019 van de subcommissie en de voorlopige agenda voor SSE 6 een nieuw voorstel opgenomen voor “wijzigingen van hoofdstuk 9 van de FSS-code voor eisen inzake het isoleren van storingen voor vrachtschepen en kajuitbalkons van passagiersschepen die zijn uitgerust met individueel identificeerbare branddetectiesystemen”, met 2020 als streefdatum voor goedkeuring (MSC 98/23, punt 20.34).

Tijdens zijn 7e zitting heeft de subcommissie scheepssystemen en uitrusting (SSE) ingestemd met de ontwerpwijzigingen van hoofdstuk 9 van de Internationale code voor brandveiligheidssystemen (FSS-code) en het bijbehorende ontwerp van MSC-resolutie, als vervat in bijlage 3 van verslag SSE 7/21, met het oog op goedkeuring door MSC 102.

MSC 102 heeft de ontwerpwijzigingen van hoofdstuk 9 van de FSS-code goedgekeurd; in punt 19.8 van het verslag van de MSC (MSC 102/24) is vermeld dat de wijzigingen naar verwachting zullen worden aangenomen op MSC 103.

De Unie dient deze wijzigingen te steunen, aangezien zij voorzien in systemen waarbij een betere beveiliging door individueel identificeerbare branddetectoren, die vereist zijn voor passagiersschepen, wordt gecombineerd met minder complexe en goedkopere systemen voor het isoleren van storingen met sectie-identificatie, die alleen aanvaardbaar zijn voor vrachtschepen en kajuitbalkons van passagiersschepen.

### **3.4. Wijzigingen van het Verdrag inzake aangroeiwerende systemen**

MEPC 71 heeft het verzoek van de EU aanvaard om een nieuw voorstel te doen tot wijziging van bijlage 1 bij het Internationaal Verdrag inzake de beperking van schadelijke aangroeiwerende verfsystemen op schepen (AFS) van 2001, teneinde daarin controles op cybutryne op te nemen, en heeft dit voorstel ter bespreking voorgelegd aan de 5e vergadering van de subcommissie preventie en bestrijding van verontreiniging (PPR 5).

MEPC 73 merkte op dat PPR 5, na eerst te hebben ingestemd met het oorspronkelijke voorstel tot wijziging van bijlage 1 bij het AFS-verdrag om controles op cybutryne op te nemen, zoals samen met de informatie in document PPR 5/INF.9 namens de Unie ingediend in document PPR 5/19, voldeed aan de vereisten van bijlage 2 bij het AFS-verdrag, is overeengekomen dat een nadere evaluatie van cybutryne gerechtvaardigd was.

Na besprekingen tijdens PPR 7 heeft de subcommissie ingestemd met (1) de ontwerpwijziging van bijlage 1 (Controles op aangroeiwerende systemen) bij het AFS-verdrag om controles op cybutryne op te nemen, zoals opgenomen in bijlage 1 bij bijlage 6, voor bespreking door MEPC 75, teneinde de effectieve data, die momenteel tussen vierkante haken staan, te bepalen en met het oog op de daaropvolgende goedkeuring; en (2) de ontwerpwijzigingen van bijlage 4 (keurings- en certificatie-eisen voor aangroeiwerende systemen) bij het AFS-verdrag, met inbegrip van de ontwerpwijzigingen van het

modelformulier van het Internationaal certificaat inzake aangroeiwerende systemen, voor bespreking door MEPC 75, met het oog op goedkeuring.

MSC 75 heeft de tekst van de wijzigingen aan het AFS-verdrag afgerond; in punt 10.17 van het MEPC-verslag (MSC 75/18) is vermeld dat de wijzigingen naar verwachting zullen worden aangenomen op MEPC 76. Het standpunt om die wijzigingen te ondersteunen was opgenomen in de non-paper van de EU voor MEPC 75.

De Unie heeft de aanzet gegeven tot een wereldwijd verbod op deze aangroeiwerende stof, die in de EU al niet meer mag worden verkocht. De Unie dient deze wijzigingen derhalve te steunen, aangezien zij voorzien in een wereldwijd verbod van deze stof en er derhalve voor zorgen dat de EU-doelstelling wordt bereikt.

### **3.5. Desbetreffende EU-wetgeving en EU-bevoegdheid**

#### *3.5.1. Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst*

Op grond van Richtlijn 2008/106/EG<sup>1</sup> dienen de lidstaten ervoor te zorgen dat zeevarenden ten minste worden opgeleid in overeenstemming met de eisen van het STCW-verdrag en dienen zij het bindende deel A van de STCW-code toe te passen. Artikel 1, leden 6 en 7, van de richtlijn, waarin de verantwoordelijkheden van werktuigkundigen op het gebied van elektrische installaties worden vermeld, en voorschrift III/5 van hoofdstuk I van bijlage I, waarin wordt verwezen naar de specifieke functie van elektro-, elektronische en meet- en regeltechniek, waaraan de in de bekwaamheidsnormen gespecificeerde bekwaamheden zijn toegewezen, zijn in het onderhavige geval bijzonder relevant. De wijzigingen die moeten worden aangenomen tijdens MSC 103, waarbij deel A van de STCW-code wordt gewijzigd, zullen gevolgen hebben voor de eisen van de richtlijn.

#### *3.5.2. Wijzigingen van de Internationale code voor het uitgebreide inspectieprogramma bij inspecties van bulkschepen en olietankschepen*

Op grond van de artikelen 5 en 6 van Verordening (EU) nr. 530/2012<sup>2</sup> van het Europees Parlement en de Raad moet de keuringsregeling scheepvaart (CAS) van de IMO worden toegepast op enkelwandige olietankschepen die ouder zijn dan 15 jaar. 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.

#### *3.5.3. Wijzigingen van de Internationale code voor brandveiligheidssystemen (FSS-code)*

Op grond van artikel 6, lid 2, punt a), i), van Richtlijn 2009/45/EG<sup>3</sup> inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen is het SOLAS, als gewijzigd, van toepassing op passagiersschepen van klasse A. Via het SOLAS is de FSS-code bindend voor passagiersschepen.

De wijzigingen van de FSS-code die tijdens MSC 103 zullen worden vastgesteld, zouden derhalve gevolgen hebben voor de eisen die van toepassing zijn op grond van Richtlijn 2009/45/EG.

---

<sup>1</sup> PB L 323 van 3.12.2008, blz. 33.

<sup>2</sup> PB 172 van 30.6.2012, blz. 3.

<sup>3</sup> PB L 163 van 25.6.2009, blz. 1.

#### 3.5.4. *Wijzigingen van het Verdrag inzake aangroeiwerende systemen*

Verordening (EU) nr. 528/2012<sup>4</sup> betreffende biociden regelt het op de markt aanbieden en het gebruik van onder meer aangroeiwerende middelen. Op basis van de resultaten van verschillende wetenschappelijke studies en de collegiale toetsing op EU-niveau heeft de Commissie Uitvoeringsbesluit (EU) 2016/107<sup>5</sup> van 27 januari 2016 vastgesteld, waarin het op de markt aanbieden en het gebruik van aangroeiwerende verven die cybutryne bevatten in alle EU-lidstaten en EER-staten wordt verboden. De wijzigingen van het Verdrag inzake aangroeiwerende systemen zullen derhalve gevolgen hebben voor Verordening (EU) nr. 528/2012.

#### 3.5.5. *EU-bevoegdheid*

De wijzigingen van deel A van de STCW-code zouden gevolgen hebben voor het EU-recht door de toepassing van Richtlijn 2008/106/EG.

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

De wijzigingen van de Internationale code voor brandveiligheidssystemen (FSS-code) zouden gevolgen hebben voor het EU-recht door de toepassing van artikel 6, lid 2, punt a), i), van Richtlijn 2009/45/EG.

De wijzigingen van het Internationaal Verdrag inzake de beperking van schadelijke aangroeiwerende verfsystemen op schepen zouden gevolgen hebben voor het EU-recht door de toepassing van Verordening (EU) nr. 528/2012.

Daarom is de Unie krachtens het laatste onderdeel van artikel 3, lid 2, VWEU exclusief bevoegd en moet het standpunt van de Unie over de handelingen tot vaststelling van de bovengenoemde wijzigingen worden vastgesteld.

## 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 overeenkomst<sup>6</sup>.

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 “*beslissende invloed [kunnen hebben] op de inhoud van de regelgeving die de wetgever van de Unie vaststelt*”<sup>7</sup>.

<sup>4</sup> PB L 167 van 27.6.2012, blz. 1.

<sup>5</sup> PB L 21 van 28.1.2016, blz. 81.

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

<sup>7</sup> 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 2008/106/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 november 2008 inzake het minimumopleidingsniveau van zeevarenden. De reden hiervoor is dat de richtlijn voorziet in de toepassing van deel A van de STCW-code.
- 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. De reden hiervoor is dat de verordening de toepassing van 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 een beroep doet op het ESP als instrument om haar doel te bereiken, zullen wijzigingen van ESP-inspecties automatisch van toepassing zijn door middel van Verordening (EU) nr. 530/2012.
- Richtlijn 2009/45/EG van het Europees Parlement en de Raad inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen. Dat is het geval omdat in Richtlijn 2009/45/EG is bepaald dat passagiersschepen van klasse A volledig moeten voldoen aan de eisen van het SOLAS, als gewijzigd. De FSS-code is bindend op grond van het SOLAS-verdrag.
- Verordening (EU) nr. 528/2012 van het Europees Parlement en de Raad van 22 mei 2012 betreffende het op de markt aanbieden en het gebruik van biociden. De reden hiervoor is dat de verordening zowel het op de markt aanbieden als het gebruik van aangroeiwerende verven die cybutryne bevatten verbiedt in alle EU-lidstaten en EER-staten.

Derhalve zouden de amendementen op:

- het Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst;
- de Internationale code voor het uitgebreide inspectieprogramma bij inspecties van bulkschepen en olietankschepen;
- de Internationale code voor brandveiligheidssystemen (FSS-code);
- en het Internationaal Verdrag inzake de beperking van schadelijke aangroeiwerende verfsystemen op schepen

gevolgen hebben voor het EU-recht door de toepassing van respectievelijk Richtlijn 2008/106/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 november 2008 inzake het minimumopleidingsniveau van zeevarenden; 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; Richtlijn 2009/45/EG van het Europees Parlement en de Raad



van 6 mei 2009 inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen; en Verordening (EU) nr. 528/2012 van het Europees Parlement en de Raad van 22 mei 2012 betreffende het op de markt aanbieden en het gebruik van biociden.

De geplande 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. Als 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

**tot vaststelling van het standpunt dat namens de Europese Unie moet worden ingenomen tijdens de 103e vergadering van de Maritieme Veiligheidscommissie en de 76e vergadering van de Commissie voor de bescherming van het mariene milieu van de Internationale Maritieme Organisatie in verband met de vaststelling van wijzigingen van het Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst, de Internationale code voor het uitgebreide inspectieprogramma bij inspecties van bulkschepen en olietankschepen, de Internationale code voor brandveiligheidssystemen en het Internationaal Verdrag inzake de beperking van schadelijke aangroeiwerende verfsystemen op schepen**

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) Overeenkomstig artikel 28, punt b), van het IMO-verdrag kan de Maritieme Veiligheidscommissie wijzigingen goedkeuren van het Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst<sup>1</sup> (STCW-verdrag) en van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee<sup>2</sup> (SOLAS-verdrag).
- (4) Overeenkomstig artikel 38, punt a), van het IMO-verdrag kan de Commissie voor de bescherming van het mariene milieu wijzigingen goedkeuren van het Internationaal Verdrag inzake de beperking van schadelijke aangroeiwerende verfsystemen op schepen<sup>3</sup> (AFS-verdrag).
- (5) De Maritieme Veiligheidscommissie zal tijdens haar 103e vergadering van 5 tot en met 14 mei 2021 wijzigingen vaststellen van het STCW-verdrag, de Internationale code voor het uitgebreide inspectieprogramma bij inspecties van bulkschepen en

---

<sup>1</sup> Het STCW-verdrag is op 28 april 1984 in werking getreden.

<sup>2</sup> Het SOLAS-verdrag is op 25 mei 1980 in werking getreden.

<sup>3</sup> Het AFS-verdrag is op 17 september 2008 in werking getreden.

olietankschepen (ESP-code) en de Internationale Code voor brandveiligheidssystemen (FSS-code).

- (6) De Commissie voor de bescherming van het mariene milieu zal tijdens haar 76e vergadering, van 10 tot en met 17 juni 2021 wijzigingen van het AFS-verdrag vaststellen.
- (7) Het is passend het standpunt te bepalen dat namens de Unie moet worden ingenomen tijdens de 103e vergadering van de Maritieme Veiligheidscommissie, aangezien de wijzigingen van het STCW-verdrag, de ESP-code en de FSS-code een beslissende invloed kunnen hebben op de inhoud van het Unierecht, namelijk op Richtlijn 2008/106/EG<sup>4</sup> van het Europees Parlement en de Raad, Verordening (EU) nr. 530/2012<sup>5</sup> van het Europees Parlement en de Raad en Richtlijn 2009/45/EG<sup>6</sup> van het Europees Parlement en de Raad.
- (8) De wijzigingen van deel A van de STCW-code van het STWC-verdrag zouden het operationele niveau van de functies van “elektrotechnisch officier” verduidelijken en voorzien in een gemeenschappelijke definitie van de term “hoogspanning”. De Unie dient deze wijzigingen derhalve te steunen omdat zij de functies van de personen die aan boord werken verduidelijken, waardoor de verschillende verantwoordelijkheden en taken duidelijker worden omschreven.
- (9) De wijzigingen van bijlage 2 van deel A van bijlage B bij de ESP-code zouden inspecteurs in staat stellen zich bij diktemetingen van dubbelwandige olietankschepen te concentreren op verdachte plaatsen. De Unie dient deze wijzigingen derhalve te steunen omdat zij de veiligheid op zee ten goede komen en het risico op lekkage bij ongevallen zullen verminderen.
- (10) De wijzigingen van hoofdstuk 9 van de FSS-code zouden de installatie mogelijk maken van systemen die een verhoogde veiligheid van individueel identificeerbare branddetectoren, die vereist zijn voor passagiersschepen, combineren met minder complexe en goedkopere systemen voor het isoleren van storingsen met sectie-identificatie, die alleen aanvaardbaar zijn voor vrachtschepen en kajuitbalkons van passagiersschepen. De Unie dient deze wijzigingen derhalve te steunen, omdat zij tot een betere bescherming van de opvarenden in geval van brand zullen leiden.
- (11) Het is passend het standpunt te bepalen dat namens de Unie moet worden ingenomen tijdens de 76e zitting van de Commissie voor de bescherming van het mariene milieu, aangezien de wijzigingen van de bijlagen 1 en 4 bij het AFS-verdrag een beslissende invloed kunnen hebben op de inhoud van het Unierecht, namelijk op Verordening (EU) nr. 528/2012 van het Europees Parlement en de Raad van 22 mei 2012 betreffende het op de markt aanbieden en het gebruik van biociden.
- (12) De wijzigingen van de bijlagen 1 en 4 bij het AFS-verdrag zouden leiden tot een wereldwijd verbod op de aangroeiwerende stof cybutryne, waarvan de verkoop in de Unie reeds verboden is.

---

<sup>4</sup> Richtlijn 2008/106/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 november 2008 inzake het minimum opleidingsniveau van zeevarenden (PB L 323 van 3.12.2008, blz. 33).

<sup>5</sup> 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).

<sup>6</sup> 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).

- (13) Het standpunt van de Unie moet worden uitgedrukt door de gezamenlijk 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*

De standpunten die namens de Unie moeten worden ingenomen op de 103e zitting van de Maritieme Veiligheidscommissie van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) houden in dat wordt ingestemd met:

- (a) de aanneming van de wijzigingen van het Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst, zoals vastgesteld in de bijlagen 7 en 8 bij IMO-document MSC 102/24;
- (b) de aanneming van de wijzigingen van de Internationale code voor het uitgebreide inspectieprogramma bij inspecties van bulkschepen en olietankschepen, zoals vastgelegd in bijlage 15 bij IMO-document MSC 102/24; en
- (c) de aanneming van wijzigingen van de Internationale Code voor brandveiligheidssystemen, zoals vastgelegd in bijlage 20 bij IMO-document MSC 102/24.

#### *Artikel 2*

Het standpunt dat namens de Unie moet worden ingenomen op de 76e zitting 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 het Internationaal Verdrag inzake de beperking van schadelijke aangroeiwerende verfsystemen op schepen als vastgesteld in bijlage 7 bij IMO-document MEPC 75/18.

#### *Artikel 3*

- 1. Het in artikel 1 genoemde standpunt moet worden uitgedrukt 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 moet worden uitgedrukt 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 lidstaten.

Gedaan te Brussel,

*Voor de Raad  
De Voorzitter*