



EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, 22.5.2025
COM(2025) 249 final

2025/0121 (NLE)

Voorstel voor een

BESLUIT VAN DE RAAD

betreffende het standpunt dat namens de Europese Unie moet worden ingenomen in de Internationale Maritieme Organisatie tijdens de 110e vergadering van de Maritieme Veiligheidscommissie over het aannemen van wijzigingen in het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, de Internationale Code voor de veiligheid van hogesnelheidsvaartuigen van 1994 en de Internationale Code voor de veiligheid van hogesnelheidsvaartuigen van 2000

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 110e vergadering van de Maritieme Veiligheidscommissie (MSC 110) van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO), die zal plaatsvinden van 18 tot en met 27 juni 2025.

Het is de bedoeling om tijdens MSC 110 wijzigingen aan te nemen in het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee van 1974 (Solas), de Internationale Code voor de veiligheid van hogesnelheidsvaartuigen van 1994 (HSC-code 1994) en de Internationale Code voor de veiligheid van hogesnelheidsvaartuigen van 2000 (HSC-code 2000).

2. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

2.1. Verdrag inzake de Internationale Maritieme Organisatie

De 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 aanvaarding 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 stimuleren 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 Solas, dat op 25 mei 1980 in werking is getreden. De Unie is geen partij bij het Solas.

2.2. Internationale Maritieme Organisatie

De IMO is een gespecialiseerd agentschap van de Verenigde Naties dat verantwoordelijk is voor de veiligheid en beveiliging van de scheepvaart en voor de preventie van verontreiniging van de zee door schepen. Ze stelt wereldwijd normen vast 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 universeel wordt aangenomen en geïmplementeerd.

Elk land kan tot de IMO toetreden en alle EU-lidstaten zijn lid van de IMO. De betrekkingen tussen de EU en de IMO zijn gebaseerd op IMO-resolutie A.1168(32), waarin de procedures en voorwaarden voor de samenwerking tussen de IMO en intergouvernementele organisaties zijn vastgelegd.

De MSC van de IMO bestaat uit alle leden van de IMO en komt minstens eenmaal per jaar samen. Ze 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.

Krachtens artikel 28, punt b), van het Verdrag inzake de IMO treft de MSC van de IMO de nodige voorzieningen om de taken uit te voeren die haar zijn toegewezen door het IMO-verdrag, de Algemene Vergadering van de IMO of de raad van de IMO, of de taken die haar binnen het bovengenoemde toepassingsgebied kunnen worden toegewezen door of in het kader van een ander internationaal instrument en die door de IMO zijn aanvaard. De besluiten van de MSC en haar nevenorganen worden aangenomen door een meerderheid van de leden.

2.3. Beoogde handeling van de Maritieme Veiligheidscommissie van de IMO

Het is de bedoeling dat de MSC tijdens haar 110e vergadering van 18 tot en met 27 juni 2025 wijzigingen in de hoofdstukken II-1, II-2 en V van het Solas en van de HSC-codes 1994 en 2000 aanneemt.

De beoogde wijzigingen van hoofdstuk II-1 van het Solas moeten duidelijkheid en zekerheid verschaffen over de toepassing van de Internationale Veiligheidscode voor schepen die gasen of andere brandstoffen met een laag vlampunt gebruiken (IGF-code), op gasvormige brandstoffen.

De beoogde wijzigingen van hoofdstuk II-2 van het Solas moeten zorgen voor een consistente implementatie van deze bepaling voor passagiers- en vrachtschepen.

De beoogde wijzigingen van hoofdstuk V van het Solas moeten de veiligheid van loodsens verbeteren.

De beoogde wijzigingen van de HSC-codes 1994 en 2000 moeten de eisen voor aan boord aanwezige reddingsvesten in overeenstemming brengen met de eisen van hoofdstuk III van het Solas.

3. NAMENS DE UNIE IN TE NEMEN STANDPUNT TIJDENS DE 110E VERGADERING VAN DE MARITIEME VEILIGHEIDSCOMMISSIE

3.1. Wijzigingen in hoofdstuk II-1 van het Solas

Tijdens haar 108e vergadering (MSC 108) heeft de MSC de toepassing van de IGF-code op brandstoffen met een laag vlampunt en andere gasvormige brandstoffen besproken. Daarbij heeft ze geconstateerd dat moet worden verduidelijkt of de IGF-code al dan niet van toepassing is op schepen die gas als brandstof gebruiken ongeacht het vlampunt, en besloten de kwestie door te verwijzen naar de Subcommissie vervoer van goederen en containers (CCC 10) en het CCC om advies te vragen tijdens MSC 109.

Tijdens CCC 10 heeft de subcommissie ingestemd met de algemene lijn dat de IGF-code van toepassing moet zijn op brandstoffen met een laag vlampunt en andere gasvormige brandstoffen, en heeft ze MSC 109 aanbevolen om hoofdstuk II-1 van het Solas te wijzigen. Het standpunt van de Unie in CCC 10 was dat steun wordt gegeven aan verder beraad over de vraag of en in hoeverre alle gasvormige brandstoffen moeten worden geacht onder de IGF-code te vallen.

Tijdens MSC 109 is de werkgroep voor de ontwikkeling van een veiligheidskader voor de vermindering van broeikasgasemissies van schepen die nieuwe technologieën en alternatieve brandstoffen gebruiken, opgericht en is haar opgedragen om ontwerp wijzigingen in de Solas-voorschriften II-1/2.29, 56 en 57 op te stellen voor behandeling door de commissie. Het standpunt van de Unie in MSC 109 was dat steun wordt gegeven aan het streven om het

toepassingsgebied van de IGF-code met spoed te verduidelijken en daartoe indien nodig ontwerpwijzigingen in het Solas aan te nemen.

Na bestudering van het verslag van de werkgroep keurde MSC 109 de ontwerpwijzigingen in het Solas met betrekking tot de toepassing van de IGF-code goed zodat die tijdens MSC 110 officieel kunnen worden aangenomen. Deze wijzigingen zijn verspreid via IMO-circulaire nr. 4953 van 17 december 2024 in bijlage 1.

De Unie moet deze wijzigingen steunen omdat ze duidelijkheid en zekerheid verschaffen over de toepassing van de IGF-code op gasvormige brandstoffen.

3.2. Wijzigingen in hoofdstuk II-2 van het Solas

Tijdens haar 10e vergadering heeft de Subcommissie scheepssystemen en -uitrusting (SSE 10) zich gebogen over kleine correcties in de Solas-voorschriften II-2/11.2 en 11.4.1 die een consistente implementatie van deze bepaling voor passagiers- en vrachtschepen moeten waarborgen. Na de bespreking steunde de subcommissie het voorstel en stemde ze met de ontwerpwijzigingen in Solas-voorschrift II-2/11 in de vorm van “kleine correcties 7” in zodat die op MSC 109 kunnen worden goedgekeurd en op MSC 110 officieel kunnen worden aangenomen. Het standpunt van de Unie in SSE 10 was dat deze wijzigingen worden gesteund omdat ze een consistente implementatie van deze bepaling voor passagiers- en vrachtschepen waarborgen.

Tijdens MSC 109 zijn de ontwerpwijzigingen in Solas-voorschrift II-2/11 die een consistente implementatie van deze bepaling voor passagiers- en vrachtschepen moeten waarborgen, goedgekeurd zodat die tijdens MSC 110 officieel kunnen worden aangenomen. Deze wijzigingen zijn verspreid via IMO-circulaire nr. 4953 van 17 december 2024 in bijlage 1.

De Unie moet deze wijzigingen steunen omdat ze zorgen voor een consistente implementatie van deze bepaling voor passagiers- en vrachtschepen.

3.3. Wijzigingen in hoofdstuk V van het Solas

Tijdens MSC 106 is overeengekomen om op de tweejaarlijkse agenda van de Subcommissie navigatie, communicatie en opsporing en redding (NCSR) voor 2022-2023 en de voorlopige agenda voor NCSR 10 een punt op te nemen over de herziening van Solas-voorschrift V/23 en bijbehorende instrumenten om de veiligheid bij het aan boord nemen van loodsen te verbeteren, met 2024 als streefjaar voor de afronding. Het standpunt van de Unie tijdens MSC 106 was dat in beginsel steun wordt gegeven aan het voorstel om een nieuwe tekst met een wijziging van Solas-voorschrift V/23 en bijbehorende instrumenten op te stellen om de veiligheid bij het aan boord nemen van loodsen te verbeteren.

NCSR 10 is begonnen met de noodzakelijke herziening van Solas-voorschrift V/23. Met het oog op de verdere werkzaamheden is de subcommissie overeengekomen een correspondentiegroep voor regels rond het aan boord nemen van loodsen op te richten, die gecoördineerd wordt door China. Het doel is deze tekst tijdens NCSR 11 af te ronden. Het standpunt van de Unie in NCSR 10 was dat zou worden voorgesteld dat de technische besprekingen door deskundigen in een werkgroep zouden worden voortgezet.

De correspondentiegroep heeft aan NCSR 11 ontwerp wijzigingen in Solas-voorschrift V/23 en ontwerp prestatienormen voor het aan boord nemen van loodsen voorgelegd. Na bestudering heeft de subcommissie dit verslag voorgelegd aan de Werkgroep scheepvaart ter evaluatie en afronding van de ontwerp wijzigingen in het Solas en de ontwerp prestatienormen.

Na bestudering van het verslag van de werkgroep heeft de subcommissie ingestemd met de ontwerpwijzigingen in Solas-voorschrift V/23 en het aanhangsel (Certificaten) en met de bijbehorende MSC-ontwerpresolutie voor prestatienormen voor het aan boord nemen van loodsen en heeft ze de commissie verzocht deze wijzigingen goed te keuren zodat die daarna officieel kunnen worden aangenomen. Het standpunt van de Unie in NCSR 11 was dat zou worden voorgesteld om alle documenten door te zenden naar de Werkgroep scheepvaart, die de wijzigingen in Solas-voorschrift V/23 en de bijbehorende instrumenten verder zou moeten uitwerken.

Tijdens MSC 109 werden de ontwerpwijzigingen in Solas-voorschrift V/23 en het aanhangsel (Certificaten) goedgekeurd zodat die tijdens MSC 110 officieel kunnen worden aangenomen. Deze wijzigingen zijn verspreid via IMO-circulaire nr. 4953 van 17 december 2024 in bijlage 1.

De Unie moet deze wijzigingen steunen omdat ze de veiligheid van loodsen verbeteren.

3.4. Wijzigingen van de HSC-codes 1994 en 2000

MSC 101 is overeengekomen om in haar post-tweejaarlijkse agenda een punt op te nemen over de uitwerking van wijzigingen in punt 8.3.5 van en bijlage 1 bij de HSC-codes van 1994 en 2000. Er was één sessie nodig om het punt af te ronden, waarbij de Subcommissie SSE als geassocieerde instantie werd aangewezen. Het standpunt van de Unie in MSC 101 was dat steun wordt gegeven aan het voorstel voor de opstelling van een nieuwe tekst voor de Subcommissie SSE waarin de in de HSC-codes vastgelegde eisen voor reddingsvesten die geschikt zijn voor jonge kinderen, worden geharmoniseerd met de in hoofdstuk III van het Solas vastgelegde eisen voor aan boord aanwezige reddingsvesten.

SSE 9 kwam overeen het agendapunt op de voorlopige agenda van SSE 10 te plaatsen. SSE 10 droeg de werkgroep LSA op om de ontwerpwijzigingen in de HSC-codes van 1994 en 2000 af te ronden en daarbij rekening te houden met de opmerkingen en besluiten van de plenaire vergadering. Na bestudering van het desbetreffende deel van het verslag van de werkgroep LSA stemde SSE 10 in met de ontwerpwijzigingen in de HSC-codes van 1994 en 2000, zodat die op MSC 109 kunnen worden goedgekeurd en op MSC 110 officieel kunnen worden aangenomen.

Tijdens MSC 109 zijn de ontwerpwijzigingen in punt 8.3.5 (Persoonlijke reddingsmiddelen) van en bijlage 1 (Apparatuur) bij de beide HSC-codes 1994 en 2000 goedgekeurd zodat die tijdens MSC 110 officieel kunnen worden aangenomen en naar verwachting op 1 januari 2028 in werking kunnen treden. Deze wijzigingen zijn verspreid via IMO-circulaire nr. 4953 van 17 december 2024 in de bijlagen 2 en 3.

De Unie moet deze wijzigingen steunen omdat ze de eisen voor aan boord aanwezige reddingsvesten harmoniseren met de eisen van hoofdstuk III van het Solas en de veiligheid van jonge kinderen bij een ongeval verbeteren.

4. EU-WETGEVING EN EU-BEVOEGDHEID

4.1. EU-wetgeving

4.1.1. Wijzigingen in hoofdstuk II-1 van het Solas

In artikel 6, lid 2, punt a), i), van Richtlijn 2009/45/EG¹ inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen is bepaald dat nieuwe passagiersschepen van klasse A die

¹ PB L 163 van 25.6.2009, blz. 1.

voor binnenlandse reizen binnen de EU worden gebruikt, geheel moeten voldoen aan de eisen van het Solas van 1974, zoals gewijzigd.

Bovendien bevat bijlage I bij Richtlijn 2009/45/EG twee voorschriften voor schepen die brandstoffen met een laag vlampunt gebruiken:

- voorschrift II-1/G/1: van toepassing op nieuwe schepen van de klassen B, C en D [en bestaande schepen van klasse B] – “Schepen, ongeacht hun bouwdatum, die zijn omgebouwd voor het gebruik van gasvormige of vloeibare brandstoffen waarvan het vlampunt lager is dan anders toegestaan op grond van voorschrift II-2/A/10, punt.1.1, moeten voldoen aan de eisen van de IGF-code, zoals gedefinieerd in Solas II-1/2.28.”; en
- voorschrift II-1/G/57: van toepassing op schepen die gebruikmaken van brandstoffen met een laag vlampunt – “Schepen die gebruikmaken van gasvormige of vloeibare brandstoffen waarvan het vlampunt lager is dan anders toegestaan op grond van voorschrift II-2/4.2.1.1 moeten voldoen aan de eisen van de IGF-code, als gedefinieerd in Solas II-1/2.28”.

Daarom kunnen de wijzigingen van hoofdstuk II-1 van het Solas een beslissende invloed hebben op de inhoud van Richtlijn 2009/45/EG. Dat komt omdat in artikel 6, lid 2, punt a), i), van die richtlijn is bepaald dat nieuwe passagiersschepen van klasse A geheel moeten voldoen aan de eisen van het Solas van 1974, zoals gewijzigd.

4.1.2. Wijzigingen in hoofdstuk II-2 van het Solas

In artikel 6, lid 2, punt a), i), van Richtlijn 2009/45/EG inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen is bepaald dat nieuwe passagiersschepen van klasse A die voor binnenlandse reizen binnen de EU worden gebruikt, geheel moeten voldoen aan de eisen van het Solas van 1974, zoals gewijzigd.

Daarom kunnen de wijzigingen van hoofdstuk II-2 van het Solas een beslissende invloed hebben op de toepassing van Richtlijn 2009/45/EG. Dat komt omdat in artikel 6, lid 2, punt a), i), van die richtlijn is bepaald dat nieuwe passagiersschepen van klasse A geheel moeten voldoen aan de eisen van het Solas van 1974, zoals gewijzigd.

4.1.3. Wijzigingen in hoofdstuk V van het Solas

In artikel 6, lid 2, punt a), i), van Richtlijn 2009/45/EG inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen is bepaald dat nieuwe passagiersschepen van klasse A die voor binnenlandse reizen binnen de EU worden gebruikt, geheel moeten voldoen aan de eisen van het Solas van 1974, zoals gewijzigd.

Daarnaast is navigatieapparatuur, met inbegrip van de uitrusting, de prestaties en de typegoedkeuring van loodsladders, opgenomen in deel 4 van Uitvoeringsverordening (EU) 2024/1975 van de Commissie². De uitvoeringsverordening bevat eisen waaraan het ontwerp, de constructie en de prestaties van en de beproevingsnormen voor de uitrusting van zeeschepen moeten voldoen. De verordening is gebaseerd op de bevoegdheid van de Commissie om overeenkomstig artikel 35, lid 2, van Richtlijn 2014/90/EU inzake uitrusting van zeeschepen³ in uitvoeringshandelingen de eisen inzake het ontwerp, de constructie en de

² PB L, 2024/1975, 26.7.2024.

³ PB L 257 van 28.8.2014, blz. 146.

prestaties, alsmede de beproevingsnormen van uitrusting van schepen die onder die richtlijn vallen te bepalen.

Daarom kunnen de wijzigingen van hoofdstuk V van het Solas een beslissende invloed hebben op de toepassing van Richtlijn 2009/45/EG en Uitvoeringsverordening (EU) 2024/1975 van de Commissie. Dat komt omdat in deel 4 van Uitvoeringsverordening (EU) 2024/1975 van de Commissie navigatieapparatuur is vermeld, met inbegrip van de uitrusting, de prestaties en de typegoedkeuring van loodsladders, waarin voorschrift V/23 van het Solas voorziet.

4.1.4. Wijzigingen in de HSC-codes 1994 en 2000

In artikel 2, punt c), van Richtlijn 2009/45/EG is “High Speed Craft Code” gedefinieerd als “de “Internationale code voor de veiligheid van hogesnelheidsvaartuigen”, als goedgekeurd door de Maritieme Veiligheidscommissie van de IMO bij Resolutie MSC.36 (63) van 20 mei 1994, of de “Internationale code voor de veiligheid van hogesnelheidsvaartuigen”, (HSC-code van 2000), zoals vastgesteld in IMO-resolutie MSC.97 (73) van december 2000, in de versie die van kracht is”.

Artikel 6, lid 4, van Richtlijn 2009/45/EG inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen bepaalt dat hogesnelheidspassagiersvaartuigen, wanneer die voor binnenlandse reizen worden gebruikt en die op of na 1 januari 1996 zijn gebouwd of ingrijpende reparaties, verbouwingen of wijzigingen hebben ondergaan, moeten voldoen aan de eisen van de voorschriften X/2 en X/3 van het Solas van 1974, die voorzien in de toepassing van de “High Speed Craft Code”.

Daarom kunnen de wijzigingen van de HSC-codes 1994 en 2000 een beslissende invloed hebben op de toepassing van Richtlijn 2009/45/EG. In artikel 6, lid 4, is namelijk bepaald dat hogesnelheidspassagiersvaartuigen, wanneer die voor binnenlandse reizen worden gebruikt en die op of na 1 januari 1996 zijn gebouwd of ingrijpende reparaties, verbouwingen of wijzigingen hebben ondergaan, moeten voldoen aan de eisen van de voorschriften X/2 en X/3 van het Solas van 1974, die voorzien in de toepassing van de “High Speed Craft Code”.

4.2. EU-bevoegdheid

Het onderwerp van de beoogde handeling betreft een gebied waarvoor de Unie krachtens het laatste zinsdeel van artikel 3, lid 2, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) exclusieve externe bevoegdheid heeft, aangezien de beoogde handelingen “gemeenschappelijke regels kunnen aantasten of de strekking daarvan kunnen wijzigen”.

5. RECHTSGRONDSLAG

5.1. Procedurele rechtsgrondslag

5.1.1. Beginselen

Artikel 218, lid 9, 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 overeenkomst⁴.

Het begrip “handelingen met rechtsgevolgen” omvat tevens 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”⁵.

5.1.2. Toepassing op het onderhavige geval

De MSC van de IMO is een bij het Verdrag inzake de IMO ingesteld orgaan.

De door die IMO-commissie aan te nemen handelingen zijn handelingen met rechtsgevolgen. De beoogde handelingen kunnen een beslissende invloed hebben op de inhoud van de EU-wetgeving, te weten:

- Richtlijn 2009/45/EG inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen. Dat komt omdat in artikel 6, lid 2, punt a), i), is bepaald dat nieuwe passagiersschepen van klasse A die voor binnenlandse reizen binnen de EU worden gebruikt, geheel moeten voldoen aan de eisen van het Solas van 1974, zoals gewijzigd, en dat in artikel 6, lid 4, is bepaald dat hogesnelheidspassagiersvaartuigen, wanneer die voor binnenlandse reizen worden gebruikt en die op of na 1 januari 1996 zijn gebouwd of ingrijpende reparaties, verbouwingen of wijzigingen hebben ondergaan, moeten voldoen aan de eisen van de voorschriften X/2 en X/3 van het Solas van 1974, die voorzien in de toepassing van de “High Speed Craft Code”;
- Uitvoeringsverordening (EU) 2024/1975 van de Commissie tot vaststelling van uitvoeringsbepalingen voor Richtlijn 2014/90/EU van het Europees Parlement en de Raad wat betreft de eisen met betrekking tot het ontwerp, de constructie en de prestaties van en de beproevingsnormen voor de uitrusting van zeeschepen en tot intrekking van Uitvoeringsverordening (EU) 2023/1667 van de Commissie. Dat komt omdat in deel 4 daarvan navigatieapparatuur is vermeld, met inbegrip van de uitrusting, de prestaties en de typegoedkeuring van loodsladders, waarin voorschrift V/23 van het Solas voorziet.
- 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.

5.2. Materiële rechtsgrondslag

5.2.1. 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

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

⁵ Zaak C-399/12 Duitsland/Raad (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, punten 61 tot en met 64.

rechtsgrondslag worden gebaseerd, namelijk die welke vereist is voor de hoofddoelstelling of de hoofdcomponent dan wel de belangrijkste doelstelling of component.

5.2.2. Toepassing op het onderhavige geval

De hoofddoelstelling en de inhoud van de beoogde handelingen hebben betrekking op vervoer over zee. De materiële rechtsgrondslag voor het voorgestelde besluit is derhalve artikel 100, lid 2, VWEU.

5.3. 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 moet worden ingenomen in de Internationale Maritieme Organisatie tijdens de 110e vergadering van de Maritieme Veiligheidscommissie over het aannemen van wijzigingen in het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, de Internationale Code voor de veiligheid van hogesnelheidsvaartuigen van 1994 en de Internationale Code voor de veiligheid van hogesnelheidsvaartuigen van 2000

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 inzake de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) is op 17 maart 1958 in werking getreden.
- (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) Krachtens artikel 28, punt b), van het Verdrag inzake de IMO treft de Maritieme Veiligheidscommissie (MSC) 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) Het is de bedoeling dat de MSC van de IMO tijdens haar 110e vergadering van 18 tot en met 27 juni 2025 wijzigingen aanneemt in het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee van 1974 (Solas), de Internationale Code voor de veiligheid van hogesnelheidsvaartuigen van 1994 (HSC-code 1994) en de Internationale Code voor de veiligheid van hogesnelheidsvaartuigen van 2000 (HSC-code 2000).
- (5) Het is passend het standpunt te bepalen dat namens de Unie moet worden ingenomen tijdens de 110e vergadering van de MSC van de IMO, aangezien de beoogde handelingen een beslissende invloed kunnen hebben op de inhoud van het Unierecht, namelijk Richtlijn 2009/45/EG inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen¹ en Uitvoeringsverordening (EU) 2024/1975 van de Commissie tot vaststelling van uitvoeringsbepalingen voor Richtlijn 2014/90/EU van het Europees

¹ PB L 163 van 25.6.2009, blz. 1.

Parlement en de Raad wat betreft de vereisten met betrekking tot het ontwerp, de constructie en de prestaties van en de beproevingsnormen voor de uitrusting van zeeschepen, en tot intrekking van Uitvoeringsverordening (EU) 2023/1667 van de Commissie².

- (6) Daarom moet de Unie de wijzigingen in hoofdstuk II-1 van het Solas steunen omdat ze duidelijkheid en zekerheid verschaffen over de toepassing van de Internationale Veiligheidscode voor schepen die gassen of andere brandstoffen met een laag vlampunt gebruiken op gasvormige brandstoffen. De Unie moet de wijzigingen in hoofdstuk II-2 van het Solas steunen omdat ze zorgen voor een consistente implementatie van deze bepaling voor passagiers- en vrachtschepen. De Unie moet de wijzigingen in hoofdstuk V van het Solas steunen omdat ze de veiligheid van loodsen verbeteren. De Unie moet de wijzigingen in de HSC-codes 1994 en 2000 steunen omdat ze de eisen voor aan boord aanwezige reddingsvesten harmoniseren met de eisen van hoofdstuk III van het Solas en deze de veiligheid van jonge kinderen bij ongevallen verbeteren.
- (7) Het standpunt van de Unie moet tot uiting worden gebracht door de lidstaten van de Unie die lid zijn van de IMO en door de Commissie, die gezamenlijk optreden,

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

Het standpunt dat namens de Unie moet worden ingenomen tijdens de 110e vergadering van de Maritieme Veiligheidscommissie (MSC) van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) is dat wordt ingestemd met het aannemen van de wijzigingen in de hoofdstukken II-1, II-2 en V van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee van 1974, de Internationale Code voor de veiligheid van hogesnelheidsvaartuigen van 1994 en de Internationale Code voor de veiligheid van hogesnelheidsvaartuigen van 2000, zoals uiteengezet in de bijlagen 1, 2 en 3 bij IMO-circulaire nr. 4953 van 17 december 2024.

Artikel 2

Het in artikel 1 bedoelde standpunt wordt tot uitdrukking gebracht door de Commissie en door de lidstaten van de Unie die lid zijn van de MSC van de IMO, die gezamenlijk optreden in het belang van de Unie.

Artikel 3

Dit besluit is gericht tot de Commissie en de lidstaten.

² PB L, 2024/1975, 26.7.2024.

Gedaan te Brussel,

*Voor de Raad
De voorzitter*