EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, 12.3.2018
COM(2018) 122 final

2018/0056 (NLE)

Voorstel voor een

BESLUIT VAN DE RAAD

betreffende het standpunt dat namens de Europese Unie moet worden ingenomen tijdens de 99e vergadering van de Maritieme Veiligheidscommissie van de Internationale Maritieme Organisatie over de vaststelling van wijzigingen aan SOLAS-voorschriften II-1/1 en II-1/8-1, de goedkeuring van desbetreffende richtsnoeren inzake de beschikbaarheid aan boord van bestaande passagiersschepen van een stabiliteitscomputer die de kapitein bijstaat in geval van een volloopincident, en de vaststelling van wijzigingen aan de Internationale code voor brandproefprocedures 2010

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 99e vergadering van de Maritieme Veiligheidscommissie van de Internationale Maritieme Organisatie in verband met de voorgenomen vaststelling van de wijziging van SOLAS-voorschriften II-1/1 en II-1/8-1, de goedkeuring van desbetreffende richtsnoeren inzake de beschikbaarheid aan boord van bestaande passagiersschepen van een stabiliteitscomputer die de kapitein bijstaat in geval van een volloopincident, en de vaststelling van de wijziging van de Internationale code voor brandproefprocedures (FTP-code 2010).

2. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

2.1. Verdrag van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO)

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

Het verdrag is op 17 maart 1958 in werking getreden.

Alle lidstaten zijn partij bij het verdrag.

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

2.2. Internationale Maritieme Organisatie

De Internationale Maritieme Organisatie (IMO) is een gespecialiseerd agentschap van de Verenigde Naties dat verantwoordelijk is voor de veiligheid en betrouwbaarheid van de scheepvaart en de preventie van mariene verontreiniging door schepen. De IMO bepaalt wereldwijd normen voor de veiligheid, de betrouwbaarheid en de milieuprestaties van de internationale scheepvaart. Haar belangrijkste rol is een billijk en doeltreffend regelgevingskader voor de scheepvaartindustrie te creëren dat wereldwijd wordt goedgekeurd en toegepast.
Elk land kan tot de IMO toetreden; alle EU-lidstaten zijn lid van de organisatie. De Europese Commissie heeft sinds 1974 de status van waarnemer in de IMO op grond van een samenwerkingsregeling tussen de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie (IMCO)[1] en de Commissie van de Europese Gemeenschappen inzake aangelegenheden die voor de partijen van gemeenschappelijk belang zijn.

De Maritieme Veiligheidscommissie van de IMO bestaat uit alle leden van de IMO en komt minstens eenmaal per jaar samen. De Veiligheidscommissie behandelt alle onderwerpen die onder de bevoegdheid van de organisatie vallen en die verband houden met

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

navigatieondersteuning, 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 Maritieme Veiligheidscommissie van de IMO treft de nodige voorzieningen om de taken uit te voeren die haar zijn toegewezen in het kader van het IMO-verdrag en door de algemene vergadering of de Raad van de IMO, of de taken die haar in het bovengenoemde toepassingsgebied kunnen zijn toegewezen in het kader van een ander internationaal instrument en die door de IMO zijn goedgekeurd. Besluiten van de Maritieme Veiligheidscommissie en haar hulporganen worden aangenomen bij meerderheid van stemmen.

2.3. Voorgenomen handeling van de Maritieme Veiligheidscommissie van de IMO

De Maritieme Veiligheidscommissie zal tijdens haar 99e vergadering (MSC 99) van 16 tot en met 25 mei 2018 de wijziging van SOLAS-voorschriften II-1/1 en II-1/8-1 vaststellen, desbetreffende richtsnoeren vaststellen inzake de beschikbaarheid aan boord van bestaande passagiersschepen van een stabiliteitscomputer die de kapitein bijstaat in geval van een volloopincident, en wijzigingen vaststellen van de Internationale code voor brandproefprocedures (FTP-code 2010).

Met de voorgenomen wijziging van SOLAS-voorschriften II-1/1 en II-1/8-1 wordt beoogd de eis van SOLAS-voorschrift II-1/8-1.3 inzake de beschikbaarheid van een stabiliteitscomputer die de kapitein bijstaat in geval van een volloopincident, uit te breiden tot bestaande passagiersschepen.

Met de voorgenomen wijziging van de FTP-code 2010 wordt beoogd om het onderscheid op het vlak van brandbeveiligingseisen in de Code op te heffen tussen schepen die minder of meer dan 36 passagiers vervoeren. Zo zal worden verduidelijkt dat de eisen voor blootliggende vloerbedekking in tabel 1 van bijlage 3 bij de FTP-code 2010 ook van toepassing zullen zijn op passagiersschepen die minder dan 36 passagiers vervoeren.

3. STANDPUNT DAT NAMENS DE UNIE MOET WORDEN INGENOMEN

3.1. Wijziging van SOLAS-voorschriften II-1/1 en II-1/8-1 en richtsnoeren inzake de beschikbaarheid aan boord van bestaande schepen van een stabiliteitscomputer die de kapitein bijstaat in geval van een volloopincident

Tijdens de 94e vergadering van de Maritieme Veiligheidscommissie (MSC 94) van 17 tot en met 21 november 2014 in Londen verzochten de Bahama's en andere landen met goed gevolg om een nieuwe bijdrage (MSC 94/6/1) betreffende de wijziging van SOLAS-voorschriften II-1/1 en II-1/8-1.

Tijdens de derde vergadering van de IMO-subcommissie inzake scheepsontwerp en -bouw (SDC 3) van 18 tot en met 22 januari 2016 in Londen werd opgemerkt dat de werkgroep voor indeling en lekstabiliteit slechts kort had kunnen overleggen over het voorstel om de eis van SOLAS-voorschrift II-1/8-1.3 inzake de beschikbaarheid van een stabiliteitscomputer die de kapitein bijstaat in geval van een volloopincident, uit te breiden tot bestaande passagiersschepen. Die computer verschaft de kapitein regelmatig bijgewerkte informatie over de residuele lekstabiliteit van het schip na een volloopincident.

Hoewel de werkgroep voor indeling en lekstabiliteit van mening was dat de voorgestelde wijzigingen van SOLAS-voorschrift II-1/8-1.3 volstonden om definitief te kunnen worden

aangenomen tijdens de vierde vergadering van de IMO-subcommissie inzake scheepsontwerp en -bouw (SDC 4), werd tijdens SDC 3 ook opgemerkt dat meer overleg nodig was over de toepassing van de ontwerpversie van de herziene richtsnoeren inzake operationele informatie aan de kapiteins van passagiersschepen voor de veilige terugkeer naar een haven op eigen kracht of door slepen (MSC.1/Circ.1400) op bestaande passagiersschepen; er werd verzocht om voorstellen voor SDC 4 in te dienen.

SDC 4 vond plaats van 13 tot en met 17 februari 2017 in Londen. Tijdens de vergadering werd overlegd over de toepassing van SOLAS-voorschrift II-1/8-1.3 op bestaande passagiersschepen, waarna het standpunt werd onderschreven dat eventuele toepassingsbeperkingen van de bestaande richtsnoeren, d.w.z. MSC.1/Circ.1400, MSC.1/Circ.1532 en MSC.1/Circ.1229, moesten worden aangepakt door een nieuwe reeks richtsnoeren op te stellen inzake stabiliteitscomputers en ondersteuning vanaf de wal voor passagiersschepen die gebouwd zijn vóór 1 januari 2014.

Tijdens SDC 4 werd eensgezindheid bereikt over de ontwerpwijzigingen van SOLAS-voorschriften II-1/1 en II-1/8-1 inzake de beschikbaarheid aan boord van bestaande passagiersschepen van een stabiliteitscomputer die de kapitein bijstaat in geval van een volloopincident (SDC 4/16, bijlage 2), maar werd geen besluit genomen over de procedure voor de inwerkingtreding van de voorgestelde wijzigingen, omdat de complexe criteria voor stabiliteitscomputers in de nieuwe reeks richtsnoeren gevolgen zouden hebben voor de datum waarop de nieuwe ontwerpvoorschriften voor bestaande passagiersschepen van toepassing konden worden.

De ontwerpwijzigingen van SOLAS-voorschriften II-1/1 en II-1/8-1 werden goedgekeurd tijdens de 98e vergadering van de Maritieme Veiligheidscommissie (MSC 98) van 7 tot en met 16 juni 2017 in Londen. De bedoeling is de wijzigingen tijdens MSC 99 vast te stellen, op voorwaarde dat tijdens de vijfde vergadering van de IMO-subcommissie inzake scheepsontwerp en -bouw (SDC 5) de datum is bevestigd waarop het ontwerp van SOLAS-voorschrift II-1/8-1.3 wordt toegepast en de ontwerprichtsnoeren voor stabiliteitscomputers en ondersteuning vanaf de wal voor passagiersschepen die gebouwd zijn vóór 1 januari 2014, zijn afgewerkt. Tijdens SDC 5 van 22 tot en met 26 januari 2018 in Londen werd overeengekomen dat passagiersschepen die gebouwd zijn voor 1 januari 2014 moeten voldoen aan de eisen van SOLAS-voorschrift II-1/8-1.3.1 uiterlijk op de eerste herinspectie vijf jaar na de datum van inwerkingtreding. Ook werd overeengekomen de desbetreffende richtsnoeren tijdens MSC 99 voor te leggen voor goedkeuring.

De wijzigingen van SOLAS-voorschriften II-1/1 en II-1/8-1 zijn beschreven in bijlage 13 bij IMO-document MSC 98/23/Add.1. In punt 10.9 van het verslag van MSC 98 (MSC 98/23) is vermeld dat de wijzigingen naar verwachting zullen worden vastgesteld tijdens MSC 99.

3.2. Wijziging van de FTP-code 2010

De deelnemers aan de derde vergadering van de IMO-subcommissie voor scheepssystemen en -uitrusting (SSE 3), van 14 tot en met 18 maart 2016 in Londen, waren van mening dat de bepalingen inzake eisen voor blootliggende vloerbedekkingen in tabel 1 van bijlage 3 bij de FTP-code 2010, die van toepassing zijn op passagiersschepen die meer dan 36 passagiers vervoeren, ook van toepassing moeten zijn op passagiersschepen die minder dan 36 passagiers vervoeren. Tijdens SSE 3 werd het standpunt onderschreven dat richtsnoeren voor de eisen inzake blootliggende vloerbedekking die van toepassing zijn op passagiersschepen die meer dan 36 passagiers vervoeren, ook van toepassing moeten zijn op passagiersschepen die minder dan 36 passagiers vervoeren. Vervolgens werd tijdens SSE 3 overeengekomen de werkgroep brandveiligheid op te dragen de kwestie verder te onderzoeken en de subcommissie dienovereenkomstig te adviseren.

Met betrekking tot de bepalingen van tabel 1 van bijlage 3 bij de FTP-code 2010, en rekening houdend met het standpunt van de werkgroep brandveiligheid, kwamen de deelnemers aan SSE 3 overeen dat tabel 1 van bijlage 3 bij de FTP-code 2010 ook van toepassing zou moeten zijn op passagiersschepen die minder dan 36 passagiers vervoeren en dat dit kon worden opgelost door de tekst "die meer dan 36 passagiers vervoeren" te schrappen.

Die oplossing kwam echter niet aan bod tijdens de 97e vergadering van de Maritieme Veiligheidscommissie (MSC 97), van 21 tot 25 november 2016 in Londen, aangezien de kwestie tijdens SSE 3 was behandeld onder het agendapunt "Eenvormige interpretatie van IMO-bepalingen inzake veiligheid, beveiliging en milieugerelateerde verdragen".

In plaats daarvan werden de voorgestelde wijzigingen van de FTP-code 2010 besproken en goedgekeurd tijdens MSC 98, met het oog op de vaststelling ervan tijdens MSC 99.

De wijzigingen van de FTP-code 2010 zijn opgenomen in bijlage 25 van het verslag over MSC 98 (MSC 98/23/Add.1). In punt 12.47 van het verslag van MSC 98 (MSC 98/23) is vermeld dat de wijzigingen naar verwachting zullen worden vastgesteld tijdens MSC 99.

3.3. Relevante EU-wetgeving en EU-bevoegdheid

3.3.1. Wijziging van SOLAS-voorschriften II-1/1 en II-1/8-1 en richtsnoeren inzake de beschikbaarheid aan boord van bestaande schepen van een stabiliteitscomputer die de kapitein bijstaat in geval van een volloopincident

In artikel 6, lid 2, onder a), punt i), van Richtlijn 2009/45/EG van het Europees Parlement en de Raad inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen is bepaald dat nieuwe passagiersschepen van klasse A volledig moeten voldoen aan de voorschriften van het SOLAS-Verdrag 1974, als gewijzigd.

3.3.2. Wijziging van de FTP-code 2010

In de FTP-code 2010 zijn de internationale eisen vastgelegd voor laboratoriumproeven, typegoedkeuring en brandproefprocedures voor producten die worden vermeld in SOLAS-hoofdstuk II-2 (waaronder voorschriften voor brandbeveiliging, branddetectie en brandbestrijding). De wijziging van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (SOLAS) waarbij de Internationale code voor brandproefprocedures (FTP-code 2010) verplicht wordt gesteld, is in werking getreden op 1 juli 2012 (Resolutie MSC.307(88)).

In artikel 6, lid 2, onder a), punt i), van Richtlijn 2009/45/EG van het Europees Parlement en de Raad inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen is bepaald dat nieuwe passagiersschepen van klasse A volledig moeten voldoen aan de voorschriften van het SOLAS-Verdrag 1974, als gewijzigd. Bovendien is volgens hoofdstuk II-2, delen A en B, van bijlage I bij Richtlijn 2009/45/EG de code inzake brandveiligheidssystemen, zoals vastgesteld bij Resolutie MSC.98(73), van toepassing op schepen van de klassen B, C en D die zijn gebouwd op of na 1 januari 2003.

3.3.3. EU-bevoegdheid

De wijziging van SOLAS-voorschriften II-1/1 en II-1/8-1, de richtsnoeren inzake de beschikbaarheid aan boord van bestaande schepen van een stabiliteitscomputer die de kapitein bijstaat in geval van een volloopincident en de wijziging van de FTP-code 2010 zouden gevolgen hebben voor het EU-recht middels de toepassing van Richtlijn 2009/45/EG.

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 betrokken lichaam of partij is bij de betrokken overeenkomst[2].

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 een "*beslissende invloed kunnen hebben op de inhoud van de regelgeving die de wetgever van de EU vaststelt*"[3].

4.1.2. Toepassing op het onderhavige geval

De Maritieme Veiligheidscommissie van de IMO is een bij het Verdrag inzake de Internationale Maritieme Organisatie ingesteld orgaan.

De door de Maritieme Veiligheidscommissie van de IMO vast te stellen handelingen zijn handelingen met rechtsgevolgen. De voorgenomen handelingen kunnen ingrijpende gevolgen hebben voor de inhoud van de EU-wetgeving, namelijk Richtlijn 2009/45/EG van het Europees Parlement en de Raad inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen, omdat bij Richtlijn 2009/45/EG is vastgesteld dat nieuwe passagiersschepen van klasse A volledig moeten voldoen aan de eisen van het SOLAS-Verdrag 1974, als gewijzigd, als uiteengezet in de bovengenoemde punten 3.1 en 3.2.

De wijziging van SOLAS-voorschriften II-1/1 en II-1/8-1, de desbetreffende richtsnoeren inzake de beschikbaarheid aan boord van bestaande passagiersschepen van een stabiliteitscomputer die de kapitein bijstaat in geval van een volloopincident en de wijziging van de FTP-code 2010 zouden derhalve gevolgen voor het EU-recht hebben middels de toepassing van Richtlijn 2009/45/EG.

De voorgenomen 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 te nemen besluit wordt in de eerste plaats bepaald door de doelstelling en de inhoud van de voorgenomen handeling ten aanzien waarvan namens de Unie een standpunt wordt ingenomen. Wanneer de voorgenomen handeling een tweeledige doelstelling heeft of bestaat uit twee componenten, waarvan er een kan worden gezien als hoofddoelstelling, terwijl de

---

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

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

andere slechts ondergeschikt is, moet het overeenkomstig artikel 218, lid 9, VWEU te nemen besluit op één materiële rechtsgrondslag worden gebaseerd, namelijk die welke is vereist volgens de hoofddoelstelling of de overwegende component.

4.2.2. Toepassing op het onderhavige geval

De hoofddoelstelling en de inhoud van de voorgenomen 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.

2018/0056 (NLE)

Voorstel voor een

BESLUIT VAN DE RAAD

betreffende het standpunt dat namens de Europese Unie moet worden ingenomen tijdens de 99e vergadering van de Maritieme Veiligheidscommissie van de Internationale Maritieme Organisatie over de vaststelling van wijzigingen aan SOLAS-voorschriften II-1/1 en II-1/8-1, de goedkeuring van desbetreffende richtsnoeren inzake de beschikbaarheid aan boord van bestaande passagiersschepen van een stabiliteitscomputer die de kapitein bijstaat in geval van een volloopincident, en de vaststelling van wijzigingen aan de Internationale code voor brandproefprocedures 2010

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

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

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Het optreden van de Unie in de sector van het maritieme vervoer moet gericht zijn op de verbetering van de maritieme veiligheid.

(2) Het Verdrag van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) is in werking getreden op 17 maart 1958.

(3) De IMO is een gespecialiseerd agentschap van de Verenigde Naties voor de veiligheid en betrouwbaarheid van de scheepvaart. Volgens artikel 28, onder b), van het Verdrag van de Internationale Maritieme Organisatie treft de Maritieme Veiligheidscommissie, een commissie van de IMO, 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 Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (SOLAS) is op 25 mei 1980 in werking getreden.

(5) Krachtens artikel VIII, onder b), punt iii), van het SOLAS-Verdrag kan de Maritieme Veiligheidscommissie van de IMO wijzigingen van het SOLAS-Verdrag vaststellen.

(6) Tijdens haar 99e vergadering (MSC 99) van 16 tot en met 25 mei 2018 zal de Maritieme Veiligheidscommissie de wijziging vaststellen van SOLAS-voorschriften II-1/1 en II-1/8-1, de desbetreffende richtsnoeren vaststellen inzake de beschikbaarheid aan boord van bestaande passagiersschepen van een stabiliteitscomputer die de kapitein bijstaat in geval van een volloopincident, en de wijziging vaststellen van de Internationale code voor brandproefprocedures (FTP-code 2010).

(7) Aangezien de wijziging van SOLAS-voorschriften II-1/1 en II-1/8-1, de vaststelling van desbetreffende richtsnoeren inzake de beschikbaarheid aan boord van bestaande

passagiersschepen van een stabiliteitscomputer die de kapitein moet bijstaan in geval van een volloopincident en de wijziging van de FTP-code aanzienlijke gevolgen kunnen hebben voor de inhoud van het EU-recht, namelijk Richtlijn 2009/45/EG van het Europees Parlement en de Raad[4], is het wenselijk het standpunt vast te stellen dat tijdens MSC 99 namens de Unie moet worden ingenomen.

(8) De wijziging van SOLAS-voorschriften II-1/1 en II-1/8-1 en de richtsnoeren inzake de beschikbaarheid van een stabiliteitscomputer die de kapitein regelmatig bijgewerkte informatie verschaft over de residuele lekstabiliteit van het schip na een volloopincident, moeten zorgen voor operationele richtsnoeren voor bestaande passagiersschepen.

(9) De wijziging van de FTP-code betreffende proefvereisten voor blootliggende vloerbedekkingen moet ervoor zorgen dat die bepalingen ook van toepassing zijn op passagiersschepen die minder dan 36 passagiers vervoeren.

(10) Het standpunt van de Unie moet worden uitgedrukt door de gezamenlijk optredende lidstaten van de Unie die ook lid zijn van de Maritieme Veiligheidscommissie van de IMO,

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

De standpunten die namens de Unie moeten worden ingenomen tijdens de 99e vergadering van de Maritieme Veiligheidscommissie van de IMO zijn de volgende:

a) instemming met de wijziging van SOLAS-voorschriften II-1/1 en II-1/8-1 en met de desbetreffende richtsnoeren zoals vastgesteld in bijlage 13 bij IMO-document MSC 98/23/Add.1;

b) instemming met de wijziging van tabel 1 van bijlage 3 bij de Internationale code voor brandproefprocedures 2010 zoals vastgesteld in bijlage 25 bij IMO-document MSC 98/23/Add.1 dat bij dit besluit is gevoegd.

Artikel 2

1. De in artikel 1, onder a) en b), genoemde standpunten moeten worden uitgedrukt door de gezamenlijk optredende lidstaten van de Unie die ook lid zijn van de Maritieme Veiligheidscommissie van de IMO.

2. Kleine wijzigingen van de in artikel 1, onder a) en b), genoemde standpunten worden goedgekeurd zonder verder besluit van de Raad.

Dit besluit is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel,

Voor de Raad
De voorzitter

[4] 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).