



Bruxelles, 22.5.2025.
COM(2025) 249 final

2025/0121 (NLE)

Prijedlog

ODLUKE VIJEĆA

o stajalištu koje u ime Europske unije treba zauzeti u okviru Međunarodne pomorske organizacije na 110. sjednici Odbora za pomorsku sigurnost o donošenju izmjena Međunarodne konvencije o zaštiti ljudskog života na moru (SOLAS), Međunarodnog pravilnika o sigurnosti brzih plovila iz 1994. (Pravilnik HSC iz 1994.) i Međunarodnog pravilnika o sigurnosti brzih plovila iz 2000. (Pravilnik HSC iz 2000.)

OBRAZLOŽENJE

1. PREDMET PRIJEDLOGA

Ovaj se prijedlog odnosi na odluku o utvrđivanju stajališta koje u ime Unije treba zauzeti na 110. sjednici Odbora za pomorsku sigurnost Međunarodne pomorske organizacije (MSC 110), koja će se održati od 18. do 27. lipnja 2025.

Predviđeno je da će se na 110. sjednici MSC-a donijeti izmjene:

Međunarodne konvencije o zaštiti ljudskog života na moru (SOLAS) iz 1974.,

Međunarodnog pravilnika o sigurnosti brzih plovila iz 1994. (Pravilnik HSC iz 1994.) i

Međunarodnog pravilnika o sigurnosti brzih plovila iz 2000. (Pravilnik HSC iz 2000.).

2. KONTEKST PRIJEDLOGA

2.1. Konvencija o Međunarodnoj pomorskoj organizaciji

Konvencijom o Međunarodnoj pomorskoj organizaciji (IMO) osnovana je ta organizacija. IMO služi kao forum za suradnju u području regulative i prakse u pogledu tehničkih pitanja svih vrsta koja utječu na pomorski promet u međunarodnoj trgovini. Uz to nastoji poticati opće prihvaćanje najviših mogućih standarda u pitanjima pomorske sigurnosti, učinkovitosti navigacije te sprečavanja i kontrole onečišćenja mora s brodova, ujedno promičući ravnopravne uvjete, a rješava i povezana administrativna i pravna pitanja.

Konvencija je stupila na snagu 17. ožujka 1958.

Sve države članice EU-a stranke su Konvencije. Unija nije stranka Konvencije.

Sve države članice stranke su i Međunarodne konvencije o zaštiti ljudskog života na moru (Konvencija SOLAS) iz 1974., koja je stupila na snagu 25. svibnja 1980. Unija nije stranka Konvencije SOLAS.

2.2. Međunarodna pomorska organizacija

Međunarodna pomorska organizacija (IMO) specijalizirana je agencija Ujedinjenih naroda nadležna za sigurnost i zaštitu pomorskog prometa te sprečavanje onečišćenja mora s brodova. To je globalna institucija koja postavlja standarde u području sigurnosti, zaštite i utjecaja na okoliš u međunarodnom pomorskom prometu. Glavna joj je uloga stvaranje pravednog i djelotvornog regulatornog okvira za pomorski sektor koji je univerzalno prihvaćen i univerzalno se primjenjuje.

U IMO se mogu učlaniti sve države, i sve države članice EU-a članice su IMO-a. Odnosi Europske komisije s IMO-om danas se temelje na Rezoluciji IMO-a A.1168(32), kojom se propisuju postupci i uvjeti suradnje IMO-a i međuvladinih organizacija.

Odbor za pomorsku sigurnost IMO-a (MSC) sastoji se od svih članica IMO-a i sastaje najmanje jedanput godišnje. Razmatra sva pitanja iz djelokruga Organizacije koja se odnose na navigacijska pomagala, gradnju i opremu plovila, broj članova posade s gledišta sigurnosti, pravila za sprečavanje sudara, postupanje s opasnim teretom, postupke i zahtjeve koji se odnose na pomorsku sigurnost, hidrografske podatke, brodske dnevnike i navigacijske zapise, istraživanje pomorskih nesreća, spašavanje te sva druga pitanja koja izravno utječu na pomorsku sigurnost.

U skladu s člankom 28. točkom (b) Konvencije o IMO-u Odbor za pomorsku sigurnost IMO-a osigurava instrumente za izvršavanje svih dužnosti koje mu povjeravaju Konvencija IMO-a,

Skupština IMO-a ili Vijeće IMO-a, kao i svih dužnosti iz prethodno navedenog djelokruga koje mu mogu biti dodijeljene bilo kojim drugim međunarodnim instrumentom ili u okviru njega, a koje je IMO prihvatio. Odluke Odbora za pomorsku sigurnost i njegovih pomoćnih tijela donose se većinom glasova članova.

2.3. Predviđeni akt Odbora za pomorsku sigurnost IMO-a

Na svojoj 110. sjednici, od 18. do 27. lipnja 2025., Odbor za pomorsku sigurnost treba donijeti izmjene poglavlja II.-1, II.-2 i V. Konvencije SOLAS, Pravilnika HSC iz 1994. i Pravilnika HSC iz 2000.

Svrha je predviđenih izmjena poglavlja II.-1 Konvencije SOLAS pružiti pojašnjenje i sigurnost u pogledu primjene Kodeksa IGF na plinovita goriva.

Svrha je predviđenih izmjena poglavlja II.-2 Konvencije SOLAS osigurati dosljednu provedbu te odredbe za putničke brodove i teretne brodove.

Svrha je predviđenih izmjena poglavlja V. Konvencije SOLAS poboljšati sigurnost peljara na moru.

Svrha je predviđenih izmjena Pravilnika HSC iz 1994. i Pravilnika HSC iz 2000. uskladiti zahtjeve za držanje prsluka za spašavanje sa zahtjevima iz poglavlja III. Konvencije SOLAS.

3. STAJALIŠTE KOJE TREBA ZAUZETI U IME UNIJE NA 110. SJEDNICI ODBORA ZA POMORSKU SIGURNOST

3.1. Izmjene poglavlja II.-1 Konvencije SOLAS

Na svojoj 108. sjednici Odbor za pomorsku sigurnost (MSC 108) razmotrio je primjenu Kodeksa IGF na goriva s niskom točkom zapaljivosti i druga plinovita goriva, istaknuo potrebu da se pojasni primjenjuje li se Kodeks IGF na brodove koji koriste plin kao gorivo bez obzira na plamište te odlučio uputiti to pitanje Pododboru za prijevoz tereta i kontejnera (CCC 10) kako bi dobio njegov savjet na svojoj 109. sjednici.

Na svojoj 10. sjednici CCC se složio s općim pristupom prema kojem bi se Kodeks IGF trebao primjenjivati na goriva s niskom točkom zapaljivosti i plinovita goriva te je na 109. sjednici MSC-a preporučio da se poglavlje II.-1 Konvencije SOLAS izmijeni. Stajalište Unije na 10. sjednici CCC-a bilo je da se podrži daljnje razmatranje najboljih daljnjih koraka u pogledu toga kako i treba li smatrati da su sva plinovita goriva obuhvaćena područjem primjene Kodeksa IGF.

Na 109. sjednici MSC-a osnovana je Radna skupina za razvoj regulatornog okvira za sigurnost za potporu smanjenju emisija stakleničkih plinova iz brodova koji koriste nove tehnologije i alternativna goriva te joj je naloženo da pripremi nacrt izmjena pravila II-1/2.29., 56. i 57. Konvencije SOLAS kako bi ih Odbor razmotrio. Stajalište Unije na 109. sjednici MSC-a bilo je da se podrži potreba za hitnim pojašnjenjem područja primjene Kodeksa IGF donošenjem, prema potrebi, nacrt izmjena Konvencije SOLAS.

Razmotrivši izvješće Radne skupine, na 109. sjednici MSC-a odobren je nacrt izmjena Konvencije SOLAS u vezi s primjenom Kodeksa IGF s ciljem njihova donošenja na 110. sjednici MSC-a. Te su izmjene objavljene u Okružnici IMO-a br. 4953 od 17. prosinca 2024. u Prilogu 1.

Unija bi trebala podržati te izmjene jer će one pružiti pojašnjenje i sigurnost u pogledu primjene Kodeksa IGF na plinovita goriva.

3.2. Izmjene poglavlja II.-2 Konvencije SOLAS

Pododbor za brodske sustave i opremu na svojoj je 10. sjednici (SSE 10) razmotrio manje ispravke pravila II-2/11.2. i 11.4.1. Konvencije SOLAS kako bi se osigurala dosljedna provedba te odredbe za putničke brodove i teretne brodove. Nakon rasprave Pododbor je podržao prijedlog i složio se s nacrtom izmjena pravila II-2/11 Konvencije SOLAS u obliku manjih ispravaka 7, s ciljem odobrenja na 109. sjednici MSC-a i donošenja na 110. sjednici MSC-a. Stajalište Unije na 10. sjednici SSE-a bilo je da se podrže te izmjene kako bi se osigurala dosljedna provedba te odredbe za putničke brodove i teretne brodove.

Na 109. sjednici MSC-a odobreni su nacrti izmjena pravila II-2/11 Konvencije SOLAS radi dosljedne provedbe te odredbe za putničke brodove i teretne brodove s ciljem njihova donošenja na 110. sjednici MSC-a. Te su izmjene objavljene u Okružnici IMO-a br. 4953 od 17. prosinca 2024. u Prilogu 1.

Unija bi trebala podržati te izmjene jer će one osigurati dosljednu provedbu te odredbe za putničke brodove i teretne brodove.

3.3. Izmjene poglavlja V. Konvencije SOLAS

Na 106. sjednici MSC-a dogovoreno je da će se na dvogodišnji dnevni red Pododbora za navigaciju, komunikacije te traganje i spašavanje (NCSR) za razdoblje 2022. – 2023. i privremeni dnevni red za NCSR 10 uvrstiti ostvarenje „Revizija pravila V/23 Konvencije SOLAS i povezanih instrumenata za poboljšanje sigurnosti rješenja za ukrcavanje i iskrcavanje peljara”, s ciljanom godinom dovršetka 2024. Stajalište Unije na 106. sjednici MSC-a bilo je da se u načelu podrži prijedlog za utvrđivanje novog ostvarenja za izmjenu pravila V/23 Konvencije SOLAS i povezanih instrumenata za poboljšanje sigurnosti rješenja za ukrcavanje i iskrcavanje peljara.

Na 10. sjednici NCSR-a započeo je rad na potrebnoj reviziji pravila V/23 Konvencije SOLAS. Kako bi se nastavio taj rad, Pododbor je odlučio osnovati Skupinu za korespondenciju o rješenjima za ukrcavanje i iskrcavanje peljara pod koordinacijom Kine s ciljem zaključenja tog ostvarenja na 11. sjednici NCSR-a. Stajalište Unije na 10. sjednici NCSR-a bilo je da se predloži da stručnjaci nastave tehničku raspravu u radnoj skupini.

Skupina za korespondenciju predstavila je NCSR-u na njegovoj 11. sjednici nacrt izmjena pravila V/23 Konvencije SOLAS i nacrt izvedbenih standarda za rješenja za ukrcavanje i iskrcavanje peljara. Nakon razmatranja Pododbor je to izvješće uputio Radnoj skupini za navigaciju radi preispitivanja i finalizacije nacrta izmjena Konvencije SOLAS i nacrta izvedbenih standarda. Nakon što je razmotrio izvješće Radne skupine, Pododbor je prihvatio nacrt izmjena pravila V/23 Konvencije SOLAS i dodatka (Potvrde), kao i povezani nacrt rezolucije MSC-a o izvedbenim standardima za rješenja za ukrcavanje i iskrcavanje peljara, te je pozvao Odbor da ih odobri radi naknadnog donošenja. Stajalište Unije na 11. sjednici NCSR-a bilo je da se svi dokumenti upute Radnoj skupini za navigaciju kako bi se dodatno razradile izmjene pravila V/23 Konvencije SOLAS i povezanih instrumenata.

MSC je na 109. sjednici odobrio nacrt izmjena pravila V/23 Konvencije SOLAS i dodatka (potvrde) s ciljem njihova donošenja na 110. sjednici MSC-a. Te su izmjene objavljene u Okružnici IMO-a br. 4953 od 17. prosinca 2024. u Prilogu 1.

Unija bi trebala podržati te izmjene jer će se njima poboljšati sigurnost peljara na moru.

3.4. Izmjene Pravilnika HSC iz 1994. i Pravilnika HSC iz 2000.

Na svojoj 101. sjednici Odbor za pomorsku sigurnost odlučio je da će u svoj dnevni red nakon dvogodišnjeg razdoblja uvrstiti ostvarenje „Sastavljanje izmjena točke 8.3.5. Pravilnika HSC iz 1994. i Pravilnika HSC iz 2000. i njihova Priloga 1.”, pri čemu je jedna sjednica potrebna za dovršenje te točke, te je imenovao Pododbor za brodske sustave i opremu (SSE) kao pridruženo tijelo. Stajalište Unije na 101. sjednici MSC-a bilo je da se podrži prijedlog za utvrđivanje novog ostvarenja Pododbora za brodske sustave i opremu (SSE) kako bi se zahtjevi u pogledu prsluka za spašavanje primjerenih za dojenčad u pravilnicima HSC uskladili sa zahtjevima za držanje prsluka za spašavanje iz poglavlja III. Konvencije SOLAS.

Na 9. sjednici SSE-a dogovoreno je da se ta točka uvrsti na privremeni dnevni red 10. sjednice SSE-a. Na 10. sjednici SSE je, uzimajući u obzir primjedbe i odluke donesene na plenarnoj sjednici, zatražio od Radne skupine za Kodeks LSA da dovrši nacrt izmjena pravilnika HSC iz 1994. i 2000. Razmotrivši odgovarajući dio izvješća Radne skupine za Kodeks LSA, SSE se na 10. sjednici složio s nacrtom izmjena pravilnika HSC iz 1994. i 2000. s ciljem njihova odobrenja na 109. sjednici MSC-a i kasnijeg donošenja na 110. sjednici MSC-a.

Na 109. sjednici MSC-a odobren je nacrt izmjena točke 8.3.5. (Osobna sredstva za spašavanje) i Priloga 1. (Evidencija opreme) Pravilnika HSC iz 1994. te točke 8.3.5. (Osobna sredstva za spašavanje) i Priloga 1. (Evidencija opreme) Pravilnika HSC iz 2000. s ciljem njihova donošenja na 110. sjednici MSC-a i očekivanim stupanjem na snagu 1. siječnja 2028. Te su izmjene objavljene u Okružnici IMO-a br. 4953 od 17. prosinca 2024. u prilogima 2. i 3.

Unija bi trebala podržati te izmjene jer će se njima zahtjevi za držanje prsluka za spašavanje uskladiti sa zahtjevima iz poglavlja III. Konvencije SOLAS i poboljšati sigurnost dojenčadi u slučaju nesreće.

4. RELEVANTNO ZAKONODAVSTVO EU-A I NADLEŽNOST EU-A

4.1. Relevantno zakonodavstvo EU-a

4.1.1. Izmjene poglavlja II.-1 Konvencije SOLAS

Člankom 6. stavkom 2. točkom (a) podtočkom i. Direktive 2009/45/EZ¹ o sigurnosnim pravilima i normama za putničke brodove predviđa se da novi putnički brodovi klase A koji obavljaju nacionalnu plovidbu unutar EU-a moraju u potpunosti ispunjavati zahtjeve iz Konvencije SOLAS iz 1974., kako je izmijenjena.

Osim toga, Prilog I. Direktivi 2009/45/EZ sadržava dva pravila koja se odnose na brodove koji koriste goriva s niskom točkom zapaljivosti:

- pravilo II-1/G/1: primjenjuje se na nove brodove klase B, C i D [i postojeće brodove klase B] – „Brodovi, bez obzira na to kad su izgrađeni, koji su preuređeni da koriste, ili se predviđa da će koristiti, plinovito ili tekuće gorivo s plamištem nižim nego što je inače dopušteno pravilom II-2/A/10 podtočkom 1.1., moraju biti u skladu sa zahtjevima IGF pravilnika, kako su definirani u pravilu II-1/2.28 Konvencije SOLAS.”; i
- pravilo II-1/G/57: zahtjevi za brodove koji koriste goriva s niskom točkom zapaljivosti – „Brodovi koji koriste plinovito ili tekuće gorivo s plamištem

¹ SL L 163, 25.6.2009., str. 1.

nižim nego što je inače dopušteno pravilom II-2/4.2.1.1. moraju biti u skladu sa zahtjevima IGF pravilnika, kako su definirani u pravilu II-1/2.28 Konvencije SOLAS.”

Stoga izmjene poglavlja II-1 Konvencije SOLAS mogu presudno utjecati na sadržaj Direktive 2009/45/EZ. Razlog je tome što je člankom 6. stavkom 2. točkom (a) podtočkom i. predviđeno da novi putnički brodovi klase A moraju u potpunosti ispunjavati zahtjeve iz Konvencije SOLAS iz 1974., kako je izmijenjena.

4.1.2. Izmjene poglavlja II.-2 Konvencije SOLAS

Člankom 6. stavkom 2. točkom (a) podtočkom i. Direktive 2009/45/EZ o sigurnosnim pravilima i normama za putničke brodove predviđa se da novi putnički brodovi klase A koji obavljaju nacionalnu plovidbu unutar EU-a moraju u potpunosti ispunjavati zahtjeve iz Konvencije SOLAS iz 1974., kako je izmijenjena.

Stoga izmjene poglavlja II-2 Konvencije SOLAS mogu presudno utjecati na primjenu Direktive 2009/45/EZ. Razlog je tome što je člankom 6. stavkom 2. točkom (a) podtočkom i. predviđeno da novi putnički brodovi klase A moraju u potpunosti ispunjavati zahtjeve iz Konvencije SOLAS iz 1974., kako je izmijenjena.

4.1.3. Izmjene poglavlja V. Konvencije SOLAS

Člankom 6. stavkom 2. točkom (a) podtočkom i. Direktive 2009/45/EZ o sigurnosnim pravilima i normama za putničke brodove predviđa se da novi putnički brodovi klase A koji obavljaju nacionalnu plovidbu unutar EU-a moraju u potpunosti ispunjavati zahtjeve iz Konvencije SOLAS iz 1974., kako je izmijenjena.

Osim toga, navigacijska oprema, uključujući obveznu opremu na brodu i njezine karakteristike i homologaciju peljarskih ljestava, navedena je u odjeljku 4. Provedbene uredbe Komisije (EU) 2024/1975². Ta provedbena uredba sadržava zahtjeve u vezi s projektiranjem, izvedbom i učinkovitošću pomorske opreme i odgovarajućim ispitnim normama. Temelji se na ovlaštenju Komisije da provedbenim aktima odredi zahtjeve u pogledu projektiranja, izvedbe i učinkovitosti, kao i ispitne norme, za pomorsku opremu obuhvaćenu područjem primjene Direktive 2014/90/EU o pomorskoj opremi³, u skladu s njezinim člankom 35. stavkom 2.

Stoga izmjene poglavlja V. Konvencije SOLAS mogu presudno utjecati na primjenu Direktive 2009/45/EZ i Provedbene uredbe Komisije (EU) 2024/1975. Razlog je tome što se u odjeljku 4. Provedbene uredbe Komisije (EU) 2024/1975 navodi navigacijska oprema, uključujući obvezu držanja na brodu peljarskih ljestava, njihove karakteristike i homologacijske zahtjeve za njih, koji su predviđeni u pravilu V/23 Konvencije SOLAS.

4.1.4. Izmjene Pravilnika HSC iz 1994. i Pravilnika HSC iz 2000.

U članku 2. Direktive 2009/45/EZ „međunarodni pravilnik o brzim plovilima” definira se kao „Međunarodni pravilnik o sigurnosti brzih plovila” sadržan u rezoluciji IMO-a MSC 36 (63) od 20. svibnja 1994. ili Međunarodni pravilnik o sigurnosti brzih plovila iz 2000. (HSC

² SL L, 2024/1975, 26.7.2024.

³ SL L 257, 28.8.2014., str. 146.

Pravilnik 2000.) sadržan u rezoluciji IMO-a MSC.97(73) iz prosinca 2000., u ažuriranim verzijama.

Člankom 6. stavkom 4. Direktive 2009/45/EZ o sigurnosnim pravilima i normama za putničke brodove predviđa se da brza putnička plovila, koja obavljaju nacionalnu plovidbu, izgrađena ili podvrgnuta značajnim popravcima, preinakama ili izmjenama na dan ili nakon 1. siječnja 1996., moraju ispunjavati zahtjeve iz pravila X/2 i X/3 Konvencije SOLAS iz 1974., kojima se predviđa primjena „Pravilnika o brzim plovilima”.

Stoga izmjene Pravilnika HSC iz 1994. i Pravilnika HSC iz 2000. mogu presudno utjecati na primjenu Direktive 2009/45/EZ. Razlog je tomu što se člankom 6. stavkom 4. predviđa da brza putnička plovila, koja obavljaju nacionalnu plovidbu, izgrađena ili podvrgnuta značajnim popravcima, preinakama ili izmjenama na dan ili nakon 1. siječnja 1996., moraju ispunjavati zahtjeve iz pravila X/2 i X/3 Konvencije SOLAS iz 1974., kojima se predviđa primjena „Pravilnika o brzim plovilima”.

4.2. Nadležnost EU-a

Predmet predviđenih akata odnosi se na područje u kojem Unija ima isključivu vanjsku nadležnost na temelju posljednjeg dijela rečenice članka 3. stavka 2. UFEU-a jer bi predviđeni akti mogli utjecati na zajednička pravila ili izmijeniti njihov opseg.

5. PRAVNA OSNOVA

5.1. Postupovna pravna osnova

5.1.1. Načela

Člankom 218. stavkom 9. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (UFEU) predviđeno je donošenje odluka kojima se utvrđuju „stajališta koja u ime Unije treba donijeti tijelo osnovano na temelju sporazuma kada je to tijelo pozvano donositi akte koji proizvode pravne učinke, uz iznimku akata kojima se dopunjuje ili mijenja institucionalni okvir sporazuma”.

Članak 218. stavak 9. UFEU-a primjenjuje se neovisno o tome je li Unija članica tog tijela ili stranka tog sporazuma⁴.

Pojam „akti koji proizvode pravne učinke” obuhvaća akte koji proizvode pravne učinke na temelju pravila međunarodnog prava kojima se uređuje predmetno tijelo. Obuhvaća i instrumente koji nemaju obvezujući učinak na temelju međunarodnog prava, ali postoji mogućnost da „presudno utječu na sadržaj propisa koje donese zakonodavac Unije”⁵.

5.1.2. Primjena na ovaj predmet

Odbor za pomorsku sigurnost IMO-a tijelo je osnovano na temelju sporazuma u skladu s Konvencijom o Međunarodnoj pomorskoj organizaciji.

Akti koje taj odbor IMO-a treba donijeti akti su koji proizvode pravne učinke. Predviđeni akti mogu presudno utjecati na sadržaj zakonodavstva EU-a, prije svega sljedećih akata:

- Direktive 2009/45/EZ o sigurnosnim pravilima i normama za putničke brodove. Razlog je tome što se člankom 6. stavkom 2. točkom (a) podtočkom i. predviđa da novi putnički brodovi klase A moraju u potpunosti ispunjavati zahtjeve iz

⁴ Predmet C-399/12, Njemačka protiv Vijeća (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, točka 64.

⁵ Predmet C-399/12 Njemačka protiv Vijeća (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, točke 61.–64.

Konvencije SOLAS iz 1974., kako je izmijenjena, a člankom 6. stavkom 4. se predviđa da brza putnička plovila, koja obavljaju nacionalnu plovidbu, izgrađena ili podvrgnuta značajnim popravcima, preinakama ili izmjenama na dan ili nakon 1. siječnja 1996., moraju ispunjavati zahtjeve iz pravila X/2 i X/3 Konvencije SOLAS iz 1974., kojima se predviđa primjena „Pravilnika o brzim plovilima”,

- Provedbene uredbe Komisije (EU) 2024/1975 o utvrđivanju pravila za primjenu Direktive 2014/90/EU Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu zahtjeva u vezi s projektiranjem, izvedbom i učinkovitosti te ispitnih normi za pomorsku opremu te o stavljanju izvan snage Provedbene uredbe Komisije (EU) 2023/1667. Razlog je tome što se u njezinu odjeljku 4. navodi navigacijska oprema, uključujući obvezu držanja na brodu peljarskih ljestava, njihove karakteristike i homologacijske zahtjeve za njih, koji su predviđeni u pravilu V/23 Konvencije SOLAS.
- Predviđenim aktima ne dopunjuje se niti mijenja institucionalni okvir sporazuma.

Stoga je postupovna pravna osnova za predloženu odluku članak 218. stavak 9. UFEU-a.

5.2. Materijalna pravna osnova

5.2.1. Načela

Materijalna pravna osnova za odluku na temelju članka 218. stavka 9. UFEU-a prije svega ovisi o cilju i sadržaju predviđenog akta o kojemu se zauzima stajalište u ime Unije. Ako predviđeni akt ima dva cilja ili elementa te ako se može utvrditi da je jedan od ta dva cilja ili elementa glavni, a drugi samo sporedan, odluka na temelju članka 218. stavka 9. UFEU-a mora se temeljiti na samo jednoj materijalnoj pravnoj osnovi, naime onoj koju zahtijeva glavni ili prevladavajući cilj ili element.

5.2.2. Primjena na ovaj predmet

Glavni cilj i sadržaj predviđenih akata odnose se na pomorski promet. Stoga je materijalna pravna osnova predložene odluke članak 100. stavak 2. UFEU-a.

5.3. Zaključak

Pravna osnova predložene odluke trebao bi biti članak 100. stavak 2. UFEU-a u vezi s člankom 218. stavkom 9. UFEU-a.

Prijedlog

ODLUKE VIJEĆA

o stajalištu koje u ime Europske unije treba zauzeti u okviru Međunarodne pomorske organizacije na 110. sjednici Odbora za pomorsku sigurnost o donošenju izmjena Međunarodne konvencije o zaštiti ljudskog života na moru (SOLAS), Međunarodnog pravilnika o sigurnosti brzih plovila iz 1994. (Pravilnik HSC iz 1994.) i Međunarodnog pravilnika o sigurnosti brzih plovila iz 2000. (Pravilnik HSC iz 2000.)

VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 100. stavak 2. u vezi s člankom 218. stavkom 9.,

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

budući da:

- (1) Konvencija o Međunarodnoj pomorskoj organizaciji (IMO) stupila je na snagu 17. ožujka 1958.
- (2) IMO je specijalizirana agencija Ujedinjenih naroda nadležna za sigurnost i zaštitu pomorskog prometa te sprečavanje onečišćenja mora i atmosferskog onečišćenja s brodova. Sve države članice Unije članice su IMO-a. Unija nije članica IMO-a.
- (3) U skladu s člankom 28. stavkom (b) Konvencije o Međunarodnoj pomorskoj organizaciji Odbor za pomorsku sigurnost osigurava instrumente za izvršavanje svih dužnosti koje mu u skladu s tom Konvencijom povjeri Skupština IMO-a ili Vijeće IMO-a, kao i svih dužnosti obuhvaćenih područjem primjene tog članka koje mogu biti dodijeljene Odboru za pomorsku sigurnost u okviru bilo kojeg drugog međunarodnog instrumenta, a koje je IMO prihvatio.
- (4) Odbor za pomorsku sigurnost Međunarodne pomorske organizacije na svojoj 110. sjednici, od 18. do 27. lipnja 2025., treba donijeti izmjene Međunarodne konvencije o zaštiti ljudskog života na moru (SOLAS) iz 1974., Međunarodnog pravilnika o sigurnosti brzih plovila iz 1994. (Pravilnik HSC iz 1994.) i Međunarodnog pravilnika o sigurnosti brzih plovila iz 2000. (Pravilnik HSC iz 2000.)
- (5) Primjereno je utvrditi stajalište koje u ime Unije treba zauzeti na 110. sjednici Odbora za pomorsku sigurnost IMO-a jer predviđeni akti mogu presudno utjecati na sadržaj prava Unije, konkretno na Direktivu 2009/45/EZ o sigurnosnim pravilima i normama za putničke brodove¹ i Provedbenu uredbu Komisije (EU) 2024/1975 o utvrđivanju pravila za primjenu Direktive 2014/90/EU Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu zahtjeva u vezi s projektiranjem, izvedbom i učinkovitosti te ispitnih normi za pomorsku opremu te o stavljanju izvan snage Provedbene uredbe Komisije (EU) 2023/1667².

¹ SL L 163, 25.6.2009., str. 1.

² SL L, 2024/1975, 26.7.2024.

- (6) Unija bi trebala podržati izmjene poglavlja II.-1 konvencije SOLAS jer će one pružiti pojašnjenje i sigurnost u pogledu primjene Kodeksa IGF na plinovita goriva. Unija bi trebala podržati izmjene poglavlja II.-2 konvencije SOLAS jer će one osigurati dosljednu provedbu te odredbe za putničke brodove i teretne brodove. Unija bi trebala podržati izmjene poglavlja V. Konvencije SOLAS jer će se njima poboljšati sigurnost peljara na moru. Unija bi trebala podržati izmjene Pravilnika HSC iz 1994. i Pravilnika HSC iz 2000. jer će se njima zahtjevi za držanje prsluka za spašavanje uskladiti sa zahtjevima iz poglavlja III. Konvencije SOLAS i poboljšati sigurnost dojenčadi u slučaju nesreće.
- (7) Stajalište Unije trebaju zajednički izraziti države članice Unije, koje su članice IMO-a, i Komisija,

DONIJELO JE OVU ODLUKU:

Članak 1.

Stajalište koje u ime Unije treba zauzeti na 110. sjednici Odbora za pomorsku sigurnost IMO-a jest da se složi s donošenjem izmjena poglavlja II.-1, II.-2 i V. Međunarodne konvencije o zaštiti ljudskog života na moru (SOLAS) iz 1974., Međunarodnog pravilnika o sigurnosti brzih plovila iz 1994. (Pravilnik HSC iz 1994.) i Međunarodnog pravilnika o sigurnosti brzih plovila iz 2000. (Pravilnik HSC iz 2000.) kako su navedene u prilogima 1., 2. i 3. Okružnici IMO-a br. 4953 od 17. prosinca 2024.

Članak 2.

Stajalište iz članka 1. izražavaju Komisija i države članice Unije, koje su članice Odbora za pomorsku sigurnost IMO-a, djelujući zajednički u interesu Unije.

Članak 3.

Ova je Odluka upućena Komisiji i državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu,

*Za Vijeće
Predsjednik*