

Briuselis, 2024 02 20
COM(2024) 74 final

2024/0040 (NLE)

Pasiūlymas

TARYBOS SPRENDIMAS

dėl pozicijos, kurios Europos Sąjungos vardu turi būti laikomasi Tarptautinės jūrų organizacijos Jūrų aplinkos apsaugos komiteto 81-ojoje sesijoje ir Jūrų saugumo komiteto 108-ojoje sesijoje, dėl Tarptautinės konvencijos dėl teršimo iš laivų prevencijos (MARPOL konvencijos), Balastinių vandenų tvarkymo konvencijos, Tarptautinės konvencijos dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (SOLAS konvencijos), Tarptautinio laivų, naudojančių dujas ar kitą žemos pliūpsnio temperatūros kūrą, saugos kodekso (TDK kodekso), 2011 m. Tarptautinio išplėstinės tikrinimo vykdant balkerių ir naftos tanklaivių apžiūras programos kodekso (2011 m. IAP kodekso), Tarptautinio gelbėjimo priemonių kodekso (LSA kodekso), Tarptautinio apsaugos nuo gaisro sistemų kodekso (FSS kodekso) ir Jūrininkų rengimo, atestavimo ir budėjimo normatyvų kodekso (JRAB kodekso) pakeitimų priėmimo

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO DALYKAS

Šis pasiūlymas teikiamas dėl sprendimo, kuriuo nustatoma pozicija, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi Tarptautinės jūrų organizacijos Jūrų aplinkos apsaugos komiteto 81-ojoje (MEPS 81) sesijoje, kuri vyks 2024 m. kovo 18–22 d., ir Tarptautinės jūrų organizacijos Jūrų saugumo komiteto 108-ojoje (MCS 108) sesijoje, kuri vyks 2024 m. gegužės 15–24 d.

MEPC 81 sesijoje numatyta priimti šių teisės aktų pakeitimus:

- (1) Tarptautinės konvencijos dėl teršimo iš laivų prevencijos (MARPOL konvencijos) I protokolo V straipsnio;
- (2) MARPOL konvencijos VI priedo ir
- (3) Balastinių vandenų tvarkymo konvencijos.

MEPC 108 sesijoje numatyta priimti šių teisės aktų pakeitimus:

- (4) 1974 m. Tarptautinės konvencijos dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (SOLAS konvencijos) II-1, II-2 ir V skyrių;
- (5) Tarptautinio laivų, naudojančių dujas ar kitą žemos pliūpsnio temperatūros kurą, saugos kodekso (TDK kodekso);
- (6) 2011 m. Tarptautinio išplėstinės tikrinimo vykdant balkerių ir naftos tanklaivų apžiūras programos kodekso (2011 m. IAP kodekso);
- (7) Tarptautinio gelbėjimo priemonių (LSA) kodekso;
- (8) Tarptautinio apsaugos nuo gaisro sistemų kodekso (FSS kodekso) ir
- (9) Jūrininkų rengimo, atestavimo ir budėjimo normatyvų kodekso (JRAB) A-VI/1 poskyrio.

2. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

2.1. Tarptautinės jūrų organizacijos konvencija

Tarptautinės jūrų organizacijos konvencija įsteigta Tarptautinė jūrų organizacija (IMO). IMO tikslas – būti forumu, kuriame bendradarbiaujama reguliuojant ir pritaikant praktikoje įvairiausias su tarptautine prekyba susijusias laivybos techninius aspektus. Be to, ji siekia skatinti visuotinai priimti aukščiausius praktiškai įmanomus standartus tokiose srityse kaip saugi laivyba, efektyvi navigacija ir jūros taršos iš laivų prevencija bei kontrolė ir užtikrinti visiems vienodas veiklos sąlygas. Ji taip pat sprendžia atitinkamus administracinius ir teisinius klausimus.

Konvencija įsigaliojo 1958 m. kovo 17 d.

Visos valstybės narės yra Konvencijos šalys. Sąjunga nėra Konvencijos šalis.

Visos valstybės narės yra 1973 m. Tarptautinės konvencijos dėl teršimo iš laivų prevencijos (MARPOL konvencijos), įsigaliojusios 1983 m. spalio 2 d., ir 2005 m. gegužės 18 d. įsigaliojusio jos VI priedo šalys. Sąjunga nėra MARPOL konvencijos šalis.

Visos valstybės narės yra 1974 m. Tarptautinės konvencijos dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (SOLAS konvencijos), įsigaliojusios 1980 m. gegužės 25 d., šalys. Sąjunga nėra SOLAS konvencijos šalis.

2.2. Tarptautinė jūrų organizacija

Tarptautinė jūrų organizacija (IMO) yra Jungtinių Tautų specializuotoji agentūra, atsakinga už laivybos saugą ir saugumą ir už jūros taršos iš laivų prevenciją. Ji nustato pasaulinius tarptautinės laivybos saugos, saugumo ir aplinkosauginio veiksmingumo standartus. Pagrindinis jos uždavinys – sukurti visuotinai pripažintą ir visuotinai įgyvendinamą objektyvią ir veiksmingą laivybos pramonės reguliavimo sistemą.

Prie IMO gali prisijungti bet kuri valstybė; visos ES valstybės narės yra IMO narės. ES santykiai su IMO visų pirma grindžiami bendradarbiavimo susitarimu, kurį 1974 m. sudarė Vyriausybės konsultacijų laivybos klausimais organizacija (angl. Inter-Governmental Maritime Consultative Organisation, IMCO) ir Europos Bendrijų Komisija.

IMO Jūrų saugumo komitetas (MSC) yra sudarytas iš visų IMO narių ir posėdžiauja bent kartą per metus. Jis svarsto visus šios organizacijos kompetencijai priskiriamus klausimus, susijusius su pagalbinėmis navigacijos priemonėmis, laivų statyba ir įranga, įgulos komplektavimu atsižvelgiant į saugą, laivų susidūrimo prevencijos taisyklėmis, pavojingųjų krovinių gabenimu, saugios laivybos procedūromis ir reikalavimais, hidrografine informacija, laivų žurnalais ir navigacijos įrašais, jūrų avarių tyrimu, žmonių bei turto gelbėjimu ir visais kitais tiesioginį poveikį saugiai laivybai turinčiais aspektais.

IMO Jūrų aplinkos apsaugos komitetas (MEPC) taip pat sudarytas iš visų IMO narių ir posėdžiauja bent kartą per metus. Jis sprendžia šios organizacijos kompetencijai priskirtus aplinkosaugos klausimus, susijusius su taršos iš laivų, kuriai taikoma MARPOL konvencija, įskaitant taršą nafta, balkeriais gabenamomis cheminėmis medžiagomis, nuotekomis, šiukšlėmis ir iš laivų į orą išmetamais teršalais (be kita ko, oro teršalais ir išmetamomis šiltnamio efektą sukeliančiomis dujomis), kontrole ir prevencija. Kiti šio komiteto svarstomi klausimai – balastinio vandens tvarkymas, apsaugos nuo užsiteršimo sistemos, laivų perdirdimas, pasirengimas taršos įvykiams ir reagavimas į juos, taip pat specialių teritorijų ir ypač jautrių jūros rajonų nustatymas.

Tiek IMO Jūrų saugumo komitetas, tiek Jūrų aplinkos apsaugos komitetas užtikrina visų pareigų, jiems nustatytų IMO konvencija, IMO asamblėjos ar IMO tarybos, taip pat bet kokios minėtai taikymo sričiai priskiriamos pareigos, kuri gali būti nustatyta bet kuriuo kitu tarptautiniu dokumentu arba remiantis tuo dokumentu ir kurią pripažįsta IMO, vykdymo mechanizmą. Jūrų saugumo komiteto, Jūrų aplinkos apsaugos komiteto ir jų padalinių sprendimai priimami narių balsų dauguma.

2.3. Numatomas IMO Jūrų aplinkos apsaugos komiteto aktas

Jūrų aplinkos apsaugos komitetas 2024 m. kovo 18–22 d. vyksiančioje savo 81-ojoje sesijoje turi priimti šiuos pakeitimus: MARPOL konvencijos I protokolo V straipsnio, MARPOL konvencijos VI priedo ir Balastinių vandenų tvarkymo konvencijos pakeitimus.

Numatomų MARPOL konvencijos I protokolo V straipsnio pakeitimų tikslas – peržiūrėti pranešimo apie konteinerių praradimą tvarką, kad būtų išvengta dvigubo pranešimo.

Numatomų MARPOL konvencijos VI priedo pakeitimų dėl žemos pliūpsnio temperatūros kuro ir kitų su mazutu susijusių klausimų tikslas – išspręsti klausimą dėl reikalavimo atlikti bandymus ir į bunkerio atsargų papildymo važtaraštį įtraukti žemos pliūpsnio temperatūros kuro pliūpsnio temperatūros informaciją, nes tas reikalavimas neatitiko naujausių SOLAS konvencijos II-2 skyriaus pakeitimų, priimtų MSC 106 sesijoje. Pakeitimais, susijusiais su duomenų prieinamumu IMO laivų kuro sąnaudų duomenų bazėje (IMO DCS) ir su transportavimo apimties duomenų įtraukimu į tą bazę bei didesniu duomenų detalumo lygiu joje, siekiama optimizuoti laivų kuro sąnaudų duomenų bazės naudojimą, kad jis būtų naudingas formuojant laivybos priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo politiką.

Numatomų Balastinių vandenų tvarkymo konvencijos pakeitimų tikslas – skatinti naudoti elektroninius registracijos žurnalus pagal Konvenciją.

2.4. Numatomi IMO Jūrų saugumo komiteto aktai

Jūrų saugumo komitetas 2024 m. gegužės 15–24 d. vyksiančioje savo 108-ojoje sesijoje turi priimti šiuos pakeitimus: SOLAS konvencijos II-1, II-2 ir V skyrių, TDK kodekso, 2011 m. IAP kodekso, LSA kodekso, FSS kodekso ir JRAB kodekso A-VI/1 poskyrio pakeitimus.

Numatomų 1974 m. SOLAS konvencijos II-1, II-2 ir V skyrių pakeitimų tikslas – užtikrinti saugų laivų vilkimą, padidinti keleivinių laivų, įskaitant ro-ro keleivinius laivus, gaisrinę saugą ir supaprastinti pranešimų apie konteinerių praradimą tvarkymą.

Numatomų TDK kodekso pakeitimų tikslas – padidinti laivų, įskaitant keleivinius laivus, kuriuose kaip kuras naudojamos gamtinės dujos, saugą.

Numatomų 2011 m. IAP kodekso pakeitimų tikslas – paaiškinti įmonės, atliekančios korpuso konstrukcijų storio matavimus, patvirtinimo ir sertifikavimo tvarką.

Numatomų LSA kodekso pakeitimų tikslas – skatinti saugią laivybą peržiūrint keleivinių laivų plūdriųjų gelbėjimo priemonių ir avarinio gelbėjimo katerių nuleidimo greitį, užtikrinant tinkamą gelbėjimosi liemenių veiksmingumą vandenyje, kad būtų užtikrinta jūrininkų sauga, ir padidinant vienkartinio nuleidimo įrangos su atkabinimo su svoriu galimybe saugos standartus.

Numatomų FSS kodekso pakeitimų tikslas – padidinti keleivinių laivų, ypač ro-ro keleivinių laivų, gaisrinę saugą.

Numatomų JRAB kodekso A-VI/1 poskyrio pakeitimų tikslas – užtikrinti saugią jūrininkų darbo vietą.

3. POZICIJA, KURIOS TURI BŪTI LAIKOMASI SĄJUNGOS VARDU JŪRŲ APLINKOS APSAUGOS KOMITETO 81-OJOJE SESIJOJE

3.1. Tarptautinės konvencijos dėl teršimo iš laivų prevencijos (MARPOL konvencijos) I protokolo V straipsnio pakeitimai

MSC 103-iojoje sesijoje komitetas susitarė į savo darbotvarkę po dvejų metų įtraukti dokumentą „Priemonių, susijusių su jūroje prarastų konteinerių aptikimu ir privalomu pranešimu apie juos, kurios gali pagerinti tokių konteinerių vietos nustatymą, sekimą ir susigrąžinimą, rengimas“, numatydamas dvi sesijas, reikalingas šiam dokumentui užbaigti, ir paskirdamas Krovinių ir konteinerių vežimo pakomitetį (CCC) koordinavimo organu.

CCC 8-ojoje sesijoje susitarta įsteigti Priemonių, susijusių su jūroje prarastų konteinerių aptikimu ir privalomu pranešimu apie juos, rengimo darbo grupę ir jai duoti nurodymai, atsižvelgiant į plenariniame posėdyje pateiktas pastabas ir priimtus sprendimus, be kita ko, parengti MARPOL konvencijos I protokolo V straipsnio pakeitimų projektą, remiantis ES pateiktu pasiūlymu (CCC 8/11/1).

Apsvarstęs darbo grupės ataskaitą, CCC 8-ojoje sesijoje komitetas patvirtino MARPOL konvencijos I protokolo V straipsnio pakeitimų projektą, kad jį taip pat galėtų priimti MEPC.

Sąjunga laikėsi pozicijos aktyviai remti šiuos pakeitimus, nes jie buvo įtraukti į ES pasiūlymą (CC 8/11/1 (Australija ir kt.)).

MEPC 80-ojoje sesijoje patvirtintas MARPOL konvencijos I protokolo V straipsnio pakeitimų projektą, atkreipiant dėmesį į tai, kad MSC 107-ojoje sesijoje patvirtintas susijusių

SOLAS konvencijos V skyriaus pakeitimų projektas, kad juos būtų galima priimti MEPC 81-ojoje sesijoje.

Sąjunga laikėsi pozicijos aktyviai pritarti pakeitimų projektui, jei MSC 107-ojoje sesijoje bus patvirtintas susijusių SOLAS V skyriaus pakeitimų projektas.

Todėl Sąjunga turėtų pritarti šiems pakeitimams, nes svarbu sukurti vieną bendrą pranešimo apie konteinerių praradimą sistemą, kad būtų išvengta besidubliuojančių pranešimų teikimo reikalavimų, taip pat išvengta painiavos, dėl kurios kyla pavojus, kad nebus pranešama apie jūroje prarastus konteinerius.

3.2. MARPOL konvencijos VI priedo pakeitimai

Dėl MARPOL konvencijos VI priedo pakeitimų, susijusių su žemos pliūpsnio temperatūros kuru ir kitais su mazutu susijusiais klausimais

MEPC 79-ojoje sesijoje, rezoliucija MEPC.362(79) priėmus MARPOL konvencijos VI priedo pakeitimus, kuriais nustatomas reikalavimas į bunkerio atsargų papildymo važtaraštyje teikiamą informaciją įtraukti pliūpsnio temperatūros informaciją, suinteresuotosios valstybės narės ir tarptautinės organizacijos paragintos pateikti pasiūlymus MEPC 80-ajai sesijai, konkrečiai nurodant, kad MARPOL konvencijos VI priedo 18.4 taisyklėje būtų nustatyta išimtis žemos pliūpsnio temperatūros kurui, siekiant išspręsti klausimą pagal esamą 3.7 punktą (MEPC 79/15, 3.37 punktas).

MEPC 80-ojoje sesijoje, atsižvelgus į Oro taršos ir energijos vartojimo efektyvumo darbo grupės ataskaitą, patvirtintas MARPOL konvencijos VI priedo 2, 14, 18 taisyklių ir I priedėlio pakeitimų projektas, kad jį būtų galima priimti MEPC 81-ojoje sesijoje.

Sąjunga laikėsi pozicijos, kad šiuos pakeitimus reikia perduoti svarstyti oro taršos darbo grupei, kad juos būtų galima apsvarstyti išsamiai.

Sąjunga turėtų laikytis pozicijos pritarti šiems pakeitimams, kad būtų išspręstas klausimas dėl reikalavimo atlikti bandymus ir į bunkerio atsargų papildymo važtaraštį įtraukti žemos pliūpsnio temperatūros kuro pliūpsnio temperatūros informaciją, nes jis neatitiko naujausių SOLAS konvencijos II-2 skyriaus pakeitimų, priimtų MSC 106-ojoje sesijoje.

Dėl MARPOL konvencijos VI priedo pakeitimų dėl duomenų prieinamumo IMO laivų kuro sąnaudų duomenų bazėje ir dėl transportavimo apimties duomenų įtraukimo į tą bazę bei didesnio duomenų detalumo lygio joje

Septyniiasdešimt aštuntojoje sesijoje MEPC patvirtino specialią darbo kryptį, susijusią su IMO laivų kuro sąnaudų duomenų bazės peržiūra, ir paragino suinteresuotas valstybes nares ir tarptautines organizacijas pateikti konkrečius pasiūlymus būsimai ISWG-GHG sesijai (dokumento MEPC 78/17 7.120 punktas).

Po to tarpresinė ŠESD darbo grupė (ISWG-GHG) savo 13-ojoje sesijoje aptarė dokumente ISWG-GHG 13/7 (Austrija ir kt.) pateiktą pasiūlymą iš dalies pakeisti IMO laivų kuro sąnaudų duomenų bazę, atsižvelgiant į galimus būsimus IMO GISIS ataskaitų teikimo modulio pakeitimus, įskaitant papildomus ataskaitų teikimo parametrus ir didesnę skaidrumą.

MEPC 79-ojoje sesijoje atkreiptas dėmesys į tai, kad plačiai pritariama pasiūlymui įtraukti duomenis apie transportavimo apimtį, galimą inovatyvių technologijų naudojimą ir pateiktų duomenų detalumo lygį, ir kad atitinkamai ISWG-GHG 14-osios sesijos darbo grupei buvo nurodyta toliau svarstyti MARPOL konvencijos VI priedo IX priedėlio pakeitimų projektą, remiantis dokumento ISWG-GHG 13/7 1 priedu, o šalys, remiančios dokumentą ISWG-GHG 13/7, buvo pakviestos konsultuotis su tomis delegacijomis, kurios išreiškė susirūpinimą, kad būtų parengtas galimas peržiūrėtas pasiūlymas.

ISWG-GHG 14-osios sesijos darbo grupė atkreipė dėmesį į keletą pasiūlymų ir paprašė MEPC 80-ojoje sesijoje atkreipti dėmesį į tai, kad:

1. grupė iš esmės pritarė tam, kad būtų įtraukti duomenys apie transportavimo apimtį ir apie IMO laivų kuro sąnaudų duomenų bazėje pateiktų duomenų didesnę detalumą,
2. buvo išreikštas susirūpinimas dėl įvairių klausimų, pavyzdžiui, dėl siūlomų pakeitimų nebrandumo ir numatomo įgyvendinimo laiko, tendencijos pernelyg komplikuoti ypatingos svarbos informacinės infrastruktūros mechanizmą, duomenų prieinamumo ir skaidrumo, ir grupė negalėjo padaryti išvados šiais klausimais, ir
3. reikia perduoti Oro taršos ir energijos vartojimo efektyvumo darbo grupei, kuri turėtų būti įsteigta MEPC 80-ojoje sesijoje, pasiūlymus, išdėstyti dokumentuose ISWG-GHG 14/4, ISWG-GHG 14/4/1, ISWG-GHG 14/4/2, taip pat dokumento MEPC 80/WP.6 3 priede pateiktus siūlomus pakeitimus jai toliau svarstyti, siekiant parengti galutinę redakciją, atsižvelgiant į šioje sesijoje pateiktas pastabas.

Grupė pažymėjo, kad šis klausimas nebus persvarstytas ISWG-GHG 15-ojoje sesijoje ir kad visi papildomi dokumentai šiuo klausimu turėtų būti pateikti MEPC 80-ojoje sesijoje.

MEPC 80-ojoje sesijoje buvo įsteigta Oro taršos ir energijos vartojimo efektyvumo darbo grupė, kuri nagrinėjo keletą temų, įskaitant siūlomus MARPOL konvencijos VI priedo pakeitimus dėl IMO laivų kuro sąnaudų duomenų bazės peržiūros, remiantis dokumento MEPC 80/WP.6 3 priedu, kad toje sesijoje būtų parengta galutinė MARPOL konvencijos VI priedo pakeitimų projekto redakcija.

MEPC 80-ojoje sesijoje pritarta MARPOL konvencijos VI priedo pakeitimų projektui, numatant jį priimti MEPC 81-ojoje sesijoje.

Sąjunga turėtų laikytis pozicijos pritari šiems pakeitimams, nes jais optimizuojamas duomenų bazės naudojimas, kuris naudingas formuojant laivybos priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo politiką, ir yra kompromisas, palyginti su platesne prieiga prie IMO laivų kuro sąnaudų duomenų bazės duomenų ir IMO sekretoriato vykdoma jų kontrole. Pakeitimais, viena vertus, analitinių konsultacijų įmonėms ir mokslinių tyrimų subjektams suteikiama prieiga prie laivų kuro sąnaudų duomenų bazės duomenų, jei tam pritaria IMO sekretoriatas, kita vertus, jais bet kuriai bendrovei suteikiama galimybė savanoriškai atskleisti toje duomenų bazėje saugomus savo laivų duomenis plačiau visuomenei;

3.3. Balastinių vandenų tvarkymo konvencijos pakeitimai

MEPC 80-ojoje sesijoje buvo įsteigta Balastinių vandenų konvencijos peržiūros grupė. Jai, be kita ko, nurodyta apsvarstyti siūlomas gaires dėl elektroninių registracijos žurnalų naudojimo pagal Balastinių vandenų tvarkymo konvenciją, pateiktas dokumento MEPC 79/4/10 priede, ir atitinkamai rekomenduoti komitetui, atsižvelgiant į rezultatus apsvarsčius siūlomas gaires dėl elektroninių registracijos žurnalų naudojimo pagal Balastinių vandenų tvarkymo konvenciją, apsvarstyti siūlomus atitinkamus Balastinių vandenų tvarkymo konvencijos pakeitimus, pateiktus dokumente MEPC 79/4/9.

Darbo grupė baigė rengti Elektroninių registracijos žurnalų naudojimo pagal Balastinių vandenų tvarkymo konvenciją gairių projektą ir paprašė MEPC 80-ojoje sesijoje priimti MEPC rezoliucijos dėl Elektroninių registracijos žurnalų naudojimo pagal Balastinių vandenų tvarkymo konvenciją gairių projektą. Baigdama rengti gairių projektą, grupė taip pat nagrinėjo kai kuriuos klausimus dėl siūlomų atitinkamų Konvencijos A-1 ir B-2 taisyklių pakeitimų, susijusių su esamais elektroniniais registracijos žurnalais, kurie gali būti nesuderinti su gairėmis, ir su kapitono atliekamu įrašų tikrinimu.

Po to MEPC 80-ojoje sesijoje apsvaistytas ir patvirtintas Balastinių vandėnų tvarkymo konvencijos A-1 ir B-2 taisyklių dėl elektroninių registracijos žurnalų naudojimo pagal Konvenciją pakeitimų projektas, kad jį būtų galima priimti MEPC 81-ojoje sesijoje.

Sajunga turėtų laikytis pozicijos pritarti šiems pakeitimams, nes jais vienu žingsniu priartėjama prie skaitmenizacijos užtikrinant elektroninių registracijos žurnalų tvarkymą pagal Balastinių vandėnų tvarkymo konvenciją.

4. POZICIJA, KURIOS TURI BŪTI LAIKOMASI SAJUNGOS VARDU JŪRŲ SAUGUMO KOMITETO 108-OJOJE SESIJOJE

4.1. 1974 m. Tarptautinės konvencijos dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (SOLAS konvencijos) II-1, II-2 ir V skyrių pakeitimai

Dėl 1974 m. SOLAS konvencijos II-1 skyriaus pakeitimų

MSC 103-ojoje sesijoje susitarta Laivų projektavimo ir statybos pakomitečiui (SDC) patikėti parengti naują dokumentą „SOLAS konvencijos II-1/3-4 taisyklės pakeitimų rengimas siekiant taikyti reikalavimus tanklaivių avarinio vilkimo įrangai kitų tipų laivams“, numatant, kad tiksliniai užbaigimo metai yra 2023 m.

SDC 8-ojoje sesijoje Sajunga kartu su Australija, Kanada, Maroku, Naująja Zelandija ir Vanuatu pateikė dokumentą SDC 8/12/1 šiam darbotvarkės punktui paremti, kuriame siūloma išplėsti SOLAS konvencijos II-1/3-4 taisyklės 1 dalies (šiuo metu taikomos tik ne mažesniems kaip 20 000 tonų dedveito tanklaiviams) taikymo sritį įtraukiant visus naujus laivus, išskyrus tanklaivius, kurių bendroji talpa yra 20 000 tonų ir didesnė. Kinija pasiūlė (SDC 8/12) iš dalies pakeisti SOLAS konvencijos II-1/3-4 taisyklę, taikomą laivams, išskyrus tanklaivius, kurių bendroji talpa didesnė kaip 150 000 tonų.

Pirmininkas atkreipė dėmesį į tai, kad du pagal šį darbotvarkės punktą pateikti pasiūlymai yra pernelyg skirtingi. Todėl, atsižvelgiant į tai, kad trūksta laiko, tinkamiausia būtų atidėti diskusiją iki SDC 9-osios sesijos.

SDC 9-ojoje sesijoje įsteigta Ekspertų grupė dėl avarinio vilkimo įrangos taikymo kitų tipų laivams ir jai pavesta, atsižvelgiant į plenariniame posėdyje pateiktas pastabas ir priimtus sprendimus, baigti rengti SOLAS konvencijos II-1/3-4 taisyklės pakeitimų projektą remiantis dokumentu SDC 8/12/1. Pakomitetas, po diskusijų ir atsižvelgdamas į tai, kad didžioji jo dauguma pritarė dokumente SDC 8/12/1 pateiktam pasiūlymui, pritarė tam, kad naujiems laivams, kuriems reikia avarinių vilkimo įrenginių, būtų nustatyta bendrosios talpos ribinė vertė, lygi 20 000 tonų ir daugiau. Pakomitetas paprašė MSC 107-ojoje sesijoje patvirtinti SOLAS konvencijos II-1/3-4 taisyklės pakeitimų projektą, kad vėliau jį būtų galima priimti (SDC 9/16, 9 priedas).

Sajunga laikėsi pozicijos pritarti pakeitimams, kuriuos Sajunga pasiūlė dėl SOLAS konvencijos II-1/3-4 taisyklės, siekiant išplėsti tos taisyklės 1 dalies (šiuo metu taikomos tik ne mažesniems kaip 20 000 tonų dedveito tanklaiviams) taikymo sritį įtraukiant visus naujus laivus, išskyrus tanklaivius, kurių bendroji talpa yra 20 000 tonų ir didesnė.

MSC 107-ojoje sesijoje patvirtintas SOLAS konvencijos II-1/3-4 taisyklės pakeitimų, susijusių su naujais reikalavimais, taikomais visiems naujiems laivams, išskyrus tanklaivius, kurių bendroji talpa ne mažesnė kaip 20 000 tonų ir kuriuose turi būti įrengti avariniai vilkimo įrenginiai, projektas, kad jį būtų galima priimti MSC 108-ojoje sesijoje.

Sajunga turėtų laikytis pozicijos pritarti šiems pakeitimams, kad būtų iš esmės padidinta sauga ir užtikrinta, kad visi nauji laivai, išskyrus tanklaivius, visų pirma keleiviniai laivai, kurių bendroji talpa yra 20 000 tonų ir didesnė, galėtų būti saugiai velkami avariniais atvejais.

Dėl 1974 m. SOLAS konvencijos II-2 skyriaus pakeitimų dėl gaisrinės saugos, ypač keleiviniuose laivuose, konkrečiau:

Dėl gaisro ir sprogimo prevencijos. 4 taisyklė

MSC 105 sesijoje pritarta SOLAS konvencijos II-2 skyriaus pakeitimų dėl pliūpsnio temperatūros reikalavimų neįvykdžiusių mazuto tiekėjų, veiksmų prieš mazuto tiekėjus, kurie, kaip nustatyta, tiekia minimalių pliūpsnio temperatūros reikalavimų neatitinkantį mazutą, ir faktinės kuro partijos pliūpsnio temperatūros dokumentų bunkeravimo metu projektui, o MSC 106 sesijoje tas pakeitimų projektas priimtas.

MSC 105-ojoje sesijoje taip pat patvirtintas atnaujintas veiksmų planas ir Ryšių palaikymo grupės dėl tolesnių priemonių, skirtų su mazuto naudojimu susijusiai laivų saugai didinti, teikiančios informaciją MSC 107-ajai sesijai, sukūrimas, kad būtų toliau rengiamas gairių, skirtų sudaryti sąlygas laivams reaguoti tais atvejais, kai jie turi orientacinius bandymų rezultatus, iš kurių matyti, kad tiekiamas mazutas gali neatitikti pliūpsnio temperatūros reikalavimų, projektas.

Ryšių palaikymo grupė susitarė toliau plėtoti bendrą SOLAS konvencijos reikalavimą, pagal kurį mazutas neturėtų kelti pavojaus laivo saugai, panašų į MARPOL konvencijos VI priedo 18.3.1.1.3 taisyklę, grindžiamą pasiūlymo MSC 107/6 3 priedu. Grupė taip pat aptarė plenariniame posėdyje išreikštą susirūpinimą dėl nuorodos „kenksminga darbuotojams“. Atsižvelgusi į tai, kad MARPOL konvencijos VI priede vartojamas terminas „kenksminga darbuotojams“, grupė sutiko tą patį terminą vartoti SOLAS pakeitimų projekte. Galiausiai grupė pritarė SOLAS konvencijos naujos taisyklės – II-2/4.2.1.9 – projektui, išdėstytam ataskaitos MSC 107/WP.10 3 priede, kad komitetas jį patvirtintų ir vėliau priimtų.

MSC 107-ojoje sesijoje patvirtintas SOLAS konvencijos II-2/4 taisyklės pakeitimų, susijusių su kitais nei pliūpsnio temperatūra mazuto parametrais, projektas, siekiant jį priimti MSC 108-ojoje sesijoje.

MSC 107-ojoje sesijoje Sąjunga laikėsi pozicijos, kad ryšių palaikymo grupė turėtų tęsti diskusijas dėl darbo, nes ji jo nebaigė.

Sąjunga turėtų laikytis pozicijos pritarti šiems pakeitimams, nes jais bus padidinta mazuto naudojimo sauga, visų pirma keleiviniuose laivuose.

Dėl gaisro slopinimo ir specialiųjų reikalavimų. 7, 9, 20 ir 23 taisyklės

MSC 97-ojoje sesijoje pritarta ES pateiktam naujam pasiūlymui, susijusiam su gaisrais keleiviniuose laivuose su ro-ro deniais, kuris paremtas avarijų ro-ro keleiviniuose laivuose tyrimu ir kuriame nustatyta 14 galimų intervencinių priemonių sričių, kuriose būtų galima atlikti patobulinimų ir iš dalies pakeisti priemones.

Laivų sistemų ir įrangos pakomitečio (SSE) 6-ojoje sesijoje pavyko baigti rengti laikinųjų gairių projektą, į kurį įtraukti keli pasiūlymai, parengti atlikus du FIRESAFE tyrimus. Be to, SSE 6-ojoje sesijoje padaryta didelė pažanga rengiant peržiūrėtų priešgaisrinių sistemų ir prietaisų techninės priežiūros ir tikrinimo gairių pakeitimų projektą (MSC.1/Circ.1432).

SSE 8-ojoje sesijoje toliau rengtas SOLAS konvencijos II-2 skyriaus ir FSS kodekso pakeitimų, susijusių su naujais ir eksploatuojamais ro-ro keleiviniaisiais laivais, projektas ir iš naujo įsteigta Priešgaisrinės saugos ryšių palaikymo grupė, kad ji toliau tęstų darbą tarp sesijų, laikantis dokumento SSE 8/20 6.26 punkte nustatytų įgaliojimų, ir grupei pavesta pateikti ataskaitą šiai sesijai.

SSE 9-ojoje sesijoje pritarta SOLAS konvencijos II-2 skyriaus dėl gaisrinės saugos ro-ro keleiviniuose laivuose pakeitimų projektui, išdėstyta ataskaitos SSE 9/20 5 priede, siekiant jį patvirtinti MSC 107-ojoje sesijoje ir vėliau jį priimti MSC 108-ojoje sesijoje.

SSE 9-ojoje sesijoje taip pat pažymėta, kad Grupė apsvarstė gaisro aptikimo krovinių laivų valdymo postuose ir atokiau esančiuose tarnybinėse patalpose galimybę ir sutiko, kad junginys „centrinis valdymo postas, kuriame nuolat dirba žmonės“, kaip siūloma Ryšių palaikymo grupės ataskaitoje (SSE 9/6), turėtų būti pakeistas junginiu „visi valdymo postai ir krovinių valdymo skyriai“. Vėliau pakomitėtis pritarė SOLAS konvencijos II-2/7.5.5. taisyklės pakeitimų projektui, išdėstyta ataskaitos SSE 9/20 5 priede, numatant jį patvirtinti MSC 107-ojoje sesijoje ir priimti MSC 108-ojoje sesijoje.

SSE 9-ojoje sesijoje Sąjunga laikėsi pozicijos iš esmės pritarti Priešgaisrinės saugos ryšių palaikymo grupės ataskaitai (SSE 9/6) ir pasiūlyti, kad šis dokumentas, taip pat dokumentas SSE 9/6/1 (Japonija) būtų perduoti Priešgaisrinės saugos darbo grupei tolesnėms išsamioms diskusijoms, kad toje sesijoje būtų galima patvirtinti SOLAS konvencijos II-2 skyriaus ir FSS kodekso pakeitimų galutinę redakciją.

MSC 107-ojoje sesijoje patvirtintas SOLAS konvencijos II-2 skyriaus dėl ro-ro keleivinių laivų gaisrinės saugos pakeitimų projektas, išdėstyta MSC 107-osios sesijos ataskaitos (MSC 107/20) 14.16.2 punkte ir ataskaitos MSC 107/20/Add.1 33 priede, numatant jį priimti MSC 108-ojoje sesijoje.

MSC 107-ojoje sesijoje Sąjungos pozicija buvo pritarti SOLAS konvencijos II-2 skyriaus pakeitimo projektui, tačiau atsižvelgiant į Japonijos pasiūlytus pakeitimus (MSC 107/14/4).

Sąjunga turėtų laikytis pozicijos pritarti šiems pakeitimams, nes jie labai pagerins keleivinių laivų, ypač ro-ro keleivinių laivų, gaisrinės saugos standartus.

Dėl 1974 m. SOLAS V skyriaus pakeitimų, susijusių su navigacijos sauga. 31 ir 32 taisyklės

MSC 103-iojoje sesijoje komitetas susitarė į savo darbotvarkę po dvejų metų įtraukti dokumentą „Priemonių, susijusių su jūroje prarastų konteinerių aptikimu ir privalomu pranešimu apie juos, kurios gali pagerinti tokių konteinerių vietos nustatymą, sekimą ir susigrąžinimą, rengimas“, numatydamas dvi sesijas, reikalingas šiam dokumentui užbaigti, ir paskirdamas Krovinių ir konteinerių vežimo pakomitetį (CCC) koordinavimo organu.

CCC 8-ojoje sesijoje susitarta įsteigti Darbo grupę dėl priemonių, susijusių su jūroje prarastų konteinerių aptikimu ir privalomu pranešimu apie juos, rengimo ir pavesti jai, atsižvelgiant į plenariniame posėdyje pateiktas pastabas ir priimtus sprendimus, be kita ko, parengti SOLAS konvencijos V skyriaus pakeitimų projektą, remiantis ES pateiktu pasiūlymu (CCC 8/11/1).

CCC 8-ojoje sesijoje parengta galutinė SOLAS V skyriaus pakeitimų projekto redakcija ir dėl jos susitarta, kaip išdėstyta ataskaitos CCC 8/18 7 priede, kad jis būtų pateiktas MSC 107-osios sesijos komitetui patvirtinti ir vėliau priimti. Pakomitėtis taip pat pritarė darbo grupės nuomonei, kad pakeitimų projektas turėtų įsigaliooti 2026 m. sausio 1 d., su sąlyga, kad pakeitimai bus priimti iki 2024 m. liepos 1 d., laikantis *ad hoc* laikotarpio vidurio pakeitimų ciklo, dėl kurio susitarta MSC 104-ojoje sesijoje (CCC 8/WP.5, 18 punktas), reikalavimų.

CCC 8-ojoje sesijoje Sąjunga laikėsi pozicijos aktyviai pritarti pasiūlymui dokumente CCC 8/11/1 (Australija ir kt.) ir pasiūlyti, kad jis, kartu su dokumentais CCC 8/INF.7 (Nyderlandai) ir CCC 8/INF.9 (Prancūzija), būtų pateiktas techninėms diskusijoms Darbo grupėje dėl priemonių, susijusių su jūroje prarastų konteinerių aptikimu ir privalomu pranešimu apie juos, rengimo.

MSC 107-ojoje sesijoje patvirtintas SOLAS V skyriaus pakeitimų, susijusių su pranešimu apie konteinerių praradimą, projektas, kad jį būtų galima priimti MSC 108-ojoje sesijoje.

Sąjunga turėtų pritarti šiems pakeitimams, nes jais bus supaprastintas pranešimų apie konteinerių praradimą tvarkymas, siekiant laikytis reglamentavimo įpareigojimų, nustatyti vėliavos valstybei taikytiną reikalavimą teikti ataskaitas IMO, padidinti navigacijos saugą ir užkirsti kelią taršai.

4.2. Tarptautinio laivų, naudojančių dujas ar kitą žemos pliūpsnio temperatūros kurą, saugos kodekso (TDK kodekso) pakeitimai

CCC 8-ojoje sesijoje susitarta įsteigti Darbo grupę dėl TDK kodekso pakeitimų ir Tarptautinis laivų, vežančių nesupakuotas suskystintas dujas, statybos ir įrangos kodekso (IGC kodekso) peržiūros ir pavesti jai, atsižvelgiant į plenariniame posėdyje pateiktas pastabas ir priimtus sprendimus, parengti kelių TDK kodekso pakeitimų projekto galutinę redakciją.

CCC 8-ojoje sesijoje pritarta TDK kodekso pakeitimų projektui, išdėstytam ataskaitos CCC 8/18 3 priede, kad jis būtų pateiktas patvirtinti MSC 107-ojoje sesijoje ir vėliau priimtas. Atsižvelgdamas į tai, pakomitetis patvirtino darbo grupės rekomendaciją paskelbti MSC aplinkraščių dėl TDK kodekso 4.2.2 ir 8.4.1–8.4.3 punktų pakeitimų projekto ankstyvo įgyvendinimo, su sąlyga, kad jis bus priimtas MSC 108-ojoje sesijoje (CCC 8/WP.4, 14 punktas).

CCC 8-ojoje sesijoje Sąjunga laikėsi pozicijos pritarti tam, kad būtų įsteigta darbo grupė, kuri baigtų rengti TDK kodekso pakeitimus, išdėstytus Ryšių palaikymo grupės ataskaitoje (CCC 8/3), taip pat apsvarstyti dokumentus CCC 8/3/1–3 (IAKS) ir CCC 8/3/4 (Korėjos Respublika), ir darbo grupė naujų alternatyviųjų degalų saugos nuostatų rengimo klausimais, visų pirma, kad ji baigtų rengti laikinųjų gairių dėl laivų, naudojančių SND kurą, projektą ir toliau rengtų laikinųjų gairių dėl laivų, naudojančių vandenilį kaip kurą, projektą.

MSC 107-ojoje sesijoje patvirtintas TDK kodekso pakeitimų projektas, kurį ketinama priimti MSC 108-ojoje sesijoje, kartu su MSC aplinkraščiu dėl TDK kodekso 4.2.2 ir 8.4.1–8.4.3 punktų pakeitimų projekto ankstyvo įgyvendinimo.

Sąjunga turėtų pritarti šiems pakeitimams, nes jais bus padidinta laivų, įskaitant keleivinius laivus, kuriuose kaip kuras naudojamos gamtinės dujos, sauga.

4.3. 2011 m. Tarptautinio išplėstinės tikrinimo vykdant balkerių ir naftos tanklaivių apžiūras programos kodekso (2011 m. IAP kodekso) pakeitimai

MSC 106-ojoje sesijoje buvo priimti 2011 m. IAP kodekso A ir B priedų A ir B dalių pakeitimai, parengti SDC 8-ojoje sesijoje pagal MSC 92-osios sesijos komiteto suderintą reguliaraus kodekso atnaujinimo procedūrą, pagal kurią reguliariam 2011 m. IAP kodekso atnaujinimui netaikomas SOLAS pakeitimuose numatytas ketverių metų įsigaliojimo ciklas (MSC 92/26, 13.31 punktas). Šie pakeitimai turėtų būti laikomi priimtais 2024 m. sausio 1 d. ir įsigalioji 2024 m. liepos 1 d.

SDC 9-ojoje sesijoje apsvarstytas dokumentas SDC 9/6 (Kinija) ir pasiūlyta iš dalies pakeisti įmonės, atliekančios korpuso konstrukcijų storio matavimus, patvirtinimo ir sertifikavimo procedūras, kad administracijos galėtų pasinaudoti teise atlikti įmonės, atliekančios korpuso konstrukcijų storio matavimus, auditą. Po svarstymo pakomitetis pritarė MSC rezoliucijos dėl 2011 m. Tarptautinio išplėstinės tikrinimo vykdant balkerių ir naftos tanklaivių apžiūras programos kodekso (2011 m. IAP kodekso) pakeitimų projektui, išdėstytam ataskaitos SDC 9/16 3 priede, kad jis būtų pateiktas MSC 107-osios sesijos komitetui patvirtinti ir vėliau priimti.

SDC 9-ojoje sesijoje Sąjunga laikėsi pozicijos pritarti pasiūlymui.

MSC 107 sesijoje pritarta 2011 m. IAP kodekso pakeitimų projektui, numatant jį priimti MSC 108 sesijoje.

MSC 107-ojoje sesijoje Sąjungos pozicija buvo pritarti pasiūlymui.

Todėl Sąjunga turėtų pritarti šiems pakeitimams, nes jais bus išaiškintos įmonės, atliekančios korpuso konstrukcijų storio matavimus, patvirtinimo ir sertifikavimo procedūros, pateiktos 2011 m. IAP kodekso 2019 m. pakeitimų prieduose, darant nuorodą į administraciją, o ne į administracijos pripažintą organizaciją.

4.4. Tarptautinio gelbėjimo priemonių (LSA) kodekso pakeitimai

Dėl mažiausio ir didžiausio plūdriųjų gelbėjimo priemonių ir avarinio gelbėjimo katerių nuleidimo greičio (LSA kodekso 6.1.2.8 ir 6.1.2.10 punktai) pakeitimų

MSC 99-osios sesijos komitetas apsvarstė dokumentą MSC 99/20/2 (Japonija) ir susitarė į savo darbotvarkę po dvejų metų įtraukti dokumentą „LSA kodekso pakeitimų rengimas siekiant peržiūrėti krovinių laivų plūdriųjų gelbėjimo priemonių ir avarinio gelbėjimo katerių nuleidimo greitį“, numatant dvi sesijas, reikalingas šiam dokumentui užbaigti, o koordinavimo organu paskirti SSE pakomitę (MSC 99/22, 20.14–20.18 punktai). Komitetas taip pat pritarė, kad pakeitimai, kuriuos reikia parengti, turėtų būti taikomi visiems kroviniams laivams, kuriems taikomas SOLAS konvencijos III skyrius, ir visiems nuleidimo įrenginiams, kuriuose naudojami keltuvai, o priemonė, kurią reikėjo iš dalies pakeisti, buvo LSA kodekso 6.1.2.8 punktas.

SSE 9-ojoje sesijoje, priminus, kad pateiktas pasiūlymas apima pakeitimus, susijusius tik su krovininiais laivais, atkreiptas dėmesys į LSA darbo grupės išvadą, kad persvarstytų reikalavimų dėl minimalaus plūdriųjų gelbėjimo priemonių ir avarinio gelbėjimo katerių nuleidimo greičio projektas neturės poveikio keleiviniams laivams, kurių keltuvų aukštis jau apribotas pagal SOLAS konvencijos III/24 taisyklę. Todėl pakomitę paprašė MSC 107-ojoje sesijoje išplėsti pirmiau minėto LSA kodekso VI skyriaus pakeitimų projekto taikymą, peržiūrėtus 6.1.2.8 ir 6.1.2.10 punktus taikant keleiviniams laivams, kad būtų galima taikyti ir reikalavimą dėl didžiausio nuleidimo greičio, ir pažymėjo, kad grupė parengė pakeitimų projektą, kuris būtų taikomas ir kroviniams, ir keleiviniams laivams.

Vėliau pakomitę susitarė dėl MSC rezoliucijos dėl LSA kodekso pakeitimų, susijusių su mažiausiu ir didžiausiu plūdriųjų gelbėjimo priemonių ir avarinio gelbėjimo katerių nuleidimo greičiu, taip pat kontrolinio ir (arba) stebėsenos lapo ir registracijos formato pakeitimų, išdėstytų dokumento SSE 9/20 4 priede, projekto, kad jis būtų patvirtintas MSC 107-ojoje sesijoje ir vėliau būtų priimtas MSC 108-ojoje sesijoje.

MSC 107-ojoje sesijoje susitarta iš dalies pakeisti LSA kodekso 6.1.2.10 punkto pakeitimų projektą, kaip siūloma dokumente MSC 107/14/5, ir patvirtintas LSA kodekso pakeitimų projektas (6.1.2.8 ir 6.1.2.10 punktai), kad jį būtų galima priimti MSC 108-ojoje sesijoje.

MSC 107-ojoje sesijoje Sąjunga laikėsi pozicijos pritarti šiam sprendimui, nes juo bus padidinta keleivinių laivų sauga.

Sąjunga turėtų laikytis pozicijos pritarti pakeitimams, nes jais skatinama saugi laivyba, peržiūrint keleivinių laivų plūdriųjų gelbėjimo priemonių ir avarinio gelbėjimo katerių nuleidimo greitį.

Dėl pakeitimų, susijusių su gelbėjimosi liemenių veiksmingumu vandenyje (LSA kodekso 2.2.1.6.2 punktas)

MSC 101-ojoje sesijoje komitetas į savo darbotvarkę po dvejų metų įtraukė dokumentą „LSA kodekso ir Rezoliucijos MSC.81(70) pakeitimų rengimas siekiant spręsti SOLAS konvencijoje nustatyto gelbėjimosi liemenių veiksmingumo vandenyje klausimą“, kuriuo siekiama pagerinti gelbėjimosi liemenių veiksmingumą vandenyje, kad būtų sumažinta rizika,

susijusi su jūreivių panėrimu po vandeniu, numatydamas dvi sesijas, reikalingas šiam dokumentui užbaigti, ir paskirdamas pakomitetį koordinavimo organu.

SSE 9-ojoje sesijoje pritarta LSA kodekso II skyriaus pakeitimų projektui, pateiktam dokumento SSE 9/20 4 priede, kad jis būtų patvirtintas MSC 107-ojoje sesijoje, o vėliau priimtas MSC 108-ojoje sesijoje.

SSE 9-ojoje sesijoje Sąjunga laikėsi pozicijos pritarti tam, kad atitinkami dokumento SSE 9/3 skyriai (LSA ryšių palaikymo grupės ataskaitos 2 ir 3 priedai) ir pagal šį darbotvarkės punktą pateikti dokumentai būtų perduoti LSA darbo grupei, kad ji juos išsamiai išnagrinėtų šioje sesijoje.

MSC 107-ojoje sesijoje patvirtintas LSA kodekso II skyriaus pakeitimų, susijusių su gelbėjimosi liemenių veiksmingumu vandenyje, projektas, kad jį būtų galima priimti MSC 108-ojoje sesijoje.

Sąjunga laikėsi pozicijos pritarti tam, kad atitinkami dokumento SSE 9/3 skirsniai (LSA ryšių palaikymo grupės ataskaitos 2 ir 3 priedai) ir pagal šį darbotvarkės punktą pateikti dokumentai būtų perduoti LSA darbo grupei, kad ši atliktų išsamią analizę ir šiame posėdyje būtų parengta galutinė dokumento redakcija.

Sąjunga turėtų laikytis pozicijos pritarti pakeitimams, nes jais skatinama saugi laivyba, užtikrinant tinkamą gelbėjimosi liemenių veiksmingumą vandenyje ir jūrininkų saugą.

Dėl pakeitimų, susijusių su gelbėjimosi valčių vienkartinio nuleidimo įranga (LSA kodekso 4.4.7.6.8 ir 4.4.7.6.17 punktai)

MSC 99-osios sesijos komitetas apsvarstė dokumentą MSC 99/20/2 (Japonija) ir susitarė į savo darbotvarkę po dvejų metų įtraukti dokumentą „LSA kodekso pakeitimų rengimas siekiant peržiūrėti krovinių laivų plūdriųjų gelbėjimo priemonių ir avarinio gelbėjimo katerių nuleidimo greitį“, numatant dvi sesijas, reikalingas šiam dokumentui užbaigti, o koordinavimo organu paskirti SSE pakomitetį (MSC 99/22, 20.14–20.18 punktai).

SSE 7-ojoje sesijoje apsvarstytas LSA kodekso 4.4.7.6.17 punkto pakeitimų dėl vienkartinio nuleidimo įrangos su atkabinimo su svoriu galimybe projektas ir iš esmės pritarta pakeitimų projektui (SSE 7/WP.3, 5 priedas).

MSC 106-ojoje sesijoje apsvarstytas dokumentas MSC 106/11/1 (Bahamos ir kt.), kuriame nustatytos nenumatytos pasekmės dėl siūlomo 4.4.7.6.8 punkto, susijusio su atkabinimu be svorio, išbraukimo, ir sutiko, kad SSE 9-ojoje sesijoje turėtų būti surengtos tolesnės diskusijos. Be to, komitetas iš naujo apibrėžė dokumento taikymo sritį, įtraukdamas kitas LSA kodekso 4.4.7.6 punkto pastraipas, kad reikalavimai galėtų būti taikomi nuosekliai, ir ją pervadino taip: „LSA pakeitimai, susiję su vienkartinio nuleidimo įranga su atkabinimo su svoriu galimybe“.

SSE 9-ojoje sesijoje susitarta parengti LSA kodekso IV skyriaus 4.4.7.6.8 ir 4.4.7.6.17 punktų pakeitimų (jau sutartų SSE 7-ojoje sesijoje), susijusių su vienkartinio nuleidimo įranga su atkabinimo su svoriu galimybe, projektą, išdėstytą dokumento SSE 9/20 4 priede, siekiant jį patvirtinti MSC 107-ojoje sesijoje ir vėliau priimti MSC 108-ojoje sesijoje. Šiuo atžvilgiu pakomitetis susitarė, kad standūs kabliukai su spyruokline apsauga ant kabliuko liežuvėlio turėtų būti laikomi atitinkančiais iš dalies pakeisto LSA kodekso 4.4.7.6.8 punkto reikalavimus, jeigu apsauga automatiškai atsistato.

SSE 9-ojoje sesijoje Sąjunga laikėsi pozicijos, kad reikia toliau svarstyti atitinkamus dokumentus darbo grupėje.

MSC 107-ojoje sesijoje patvirtintas LSA kodekso 4.4.7.6.8 ir 4.4.7.6.17 punktų pakeitimų, susijusių su vienkartinio nuleidimo įranga, projektas, kad jį būtų galima priimti MSC 108-ojoje sesijoje.

Sąjunga laikėsi pozicijos pritarti pakeitimams.

Sąjungos pozicija turėtų būti pritarti LSA kodekso pakeitimams, nes jais skatinama saugi laivyba dėl griežtinamų vienkartinio nuleidimo įrangos su atkabinimo su svoriu galimybe saugos standartų, panaikinant 4.4.7.6.17 punkte numatytas išimtis.

4.5. Tarptautinio apsaugos nuo gaisro sistemų kodekso (FSS kodekso) pakeitimai

MSC 97-ojoje sesijoje pritarta ES pateiktam naujam pasiūlymui, susijusiam su gaisrais keleiviniuose laivuose su ro-ro deniais, kuris paremtas avarijų ro-ro keleiviniuose laivuose tyrimu ir kuriame nustatyta 14 galimų intervencinių priemonių sričių, kuriose būtų galima atlikti patobulinimų ir iš dalies pakeisti priemones.

SSE 6-ojoje sesijoje pavyko baigti rengti laikinųjų gairių projektą, į kurį įtraukti keli pasiūlymai, parengti atlikus du FİRESAFE tyrimus. Be to, SSE 6-ojoje sesijoje padaryta didelė pažanga rengiant peržiūrėtų priešgaisrinių sistemų ir prietaisų techninės priežiūros ir tikrinimo gairių pakeitimų projektą (MSC.1/Circ.1432). Galiausiai MSC 101-ojoje sesijoje buvo patvirtintos laikinosios gairės.

SSE 7-ojoje sesijoje iš esmės pritarta FSS kodekso 7 ir 9 skyrių pakeitimų projektui, atsižvelgiant į tai, kad ryšių palaikymo grupė toliau svarstys klausimą dėl FSS kodekse nustatytai linijinei šilumos aptikimo sistemai taikytinų papildomų reikalavimų.

SSE 8-ojoje sesijoje toliau rengtas SOLAS konvencijos II-2 skyriaus ir FSS kodekso pakeitimų, susijusių su naujais ir eksploatuojamais ro-ro keleiviniais laivais, projektas ir iš naujo įsteigta Priešgaisrinės saugos ryšių palaikymo grupė, kad ji toliau tęstų darbą tarp sesijų, laikantis dokumento SSE 8/20 6.26 punkte nustatytų įgaliojimų, ir grupei pavesta pateikti ataskaitą šiai sesijai.

SSE 9-ojoje sesijoje susitarta dėl FSS kodekso pakeitimų projekto, išdėstyto dokumento SSE 9/20 6 priede, kad jis būtų patvirtintas MSC 107-ojoje sesijoje, o vėliau priimtas MSC 108-ojoje sesijoje, kartu priimant susijusius SOLAS pakeitimų projektus.

SSE 9-ojoje sesijoje Sąjunga laikėsi pozicijos iš esmės pritarti Priešgaisrinės saugos ryšių palaikymo grupės ataskaitai (SSE 9/6) ir pasiūlyti, kad šis dokumentas, taip pat dokumentas SSE 9/6/1 (Japonija) būtų perduoti tolesnėms išsamioms diskusijoms Priešgaisrinės saugos darbo grupėje, kad šioje sesijoje būtų galima baigti rengti SOLAS konvencijos II-2 skyriaus ir FSS kodekso pakeitimų galutinę redakciją.

MSC 107-ojoje sesijoje patvirtintas FSS kodekso pakeitimų dėl ro-ro keleivinių laivų gaisrinės saugos projektas, kad jį būtų galima priimti MSC 108-ojoje sesijoje kartu su susijusiais SOLAS pakeitimų projektais.

Sąjunga laikėsi pozicijos pritarti šiems pakeitimams.

Sąjunga turėtų laikytis pozicijos pritarti šiems pakeitimams, nes jie labai pagerins keleivinių laivų, ypač ro-ro keleivinių laivų, gaisrinę saugą.

4.6. Jūrininkų rengimo, atestavimo ir budėjimo normatyvų kodekso (JRAB) pakeitimai

MSC 105-ojoje sesijoje patvirtinta, kad jungtinė TDO ir TJO trišalė darbo grupė (JTDG) turėtų apsvarstyti galimybę parengti mokymo nuostatas, susijusias su patyčiomis ir priekabiavimu jūrų sektoriuje, įskaitant seksualinį smurtą ir seksualinį priekabiavimą,

remiantis naujomis nuostatomis (MSC 105/20, 16.14.1 punktas), ir pavesta Žmogiškųjų elementų, mokymo ir budėjimo pakomitečiui (HTW) pirmumo tvarka parengti ir užbaigti JRAB mokymo nuostatas, skirtas patyčių ir priekabiavimo jūrų sektoriuje, įskaitant seksualinį smurtą ir seksualinį priekabiavimą, klausimui spręsti, kaip dalį naujo dokumento „Išsami 1978 m. JRAB konvencijos ir kodekso peržiūra“, atsižvelgiant į darbą, kuris turi būti atliktas koordinuojant veiksmus su JTDG.

HTW 9-ojoje sesijoje pritarta JRAB kodekso A-VI/1–4 lentelės pakeitimų, kuriais siekiama užkirsti kelią patyčioms ir priekabiavimui, įskaitant seksualinį smurtą ir seksualinį priekabiavimą, ir į juos reaguoti, projektui, išdėstytam ataskaitos HTW 9/15 7 priede, kad jis būtų patvirtintas MSC 107-ojoje sesijoje ir jį būtų galima priimti MSC 108-ojoje sesijoje. Pakomitetas taip pat susitarė, kad pakeitimų projektą turėtų apsvarstyti JTDG ir pateikti jį HTW 10-ajai sesijai, kurioje jis būtų galutinai apsvarstytas prieš jį priimant komitete.

HTW 9-ojoje sesijoje Sąjungos pozicija buvo pritarti dokumentų HTW 9/7/1 (Jungtinės Amerikos Valstijos) ir HTW 9/7/8 (Bahamos ir kt.) turiniui, atsižvelgiant į dokumentą HTW 9/7/5 (Korėjos Respublika), ir patvirtinti, kad svarbu spręsti priekabiavimo ir psichologinio saugumo klausimą, kartu nurodant, kad, atsižvelgiant į MSC 105-ąją sesiją, trys dokumentai turėtų būti aptarti darbo grupėje pirmumo tvarka prieš svarstant bendrą peržiūrą.

MSC 107-ojoje sesijoje buvo patvirtintas JRAB kodekso A-VI/1–4 lentelės pakeitimų projektas, kuriuo siekiama užkirsti kelią patyčioms ir priekabiavimui, įskaitant seksualinį smurtą ir seksualinį priekabiavimą, ir į juos reaguoti, siekiant jį priimti MSC 108-ojoje sesijoje. Atsižvelgdamas į tai, komitetas atkreipė dėmesį, kad HTW 9-ojoje sesijoje buvo susitarta pirmiau minėtą pakeitimų projektą taip pat perduoti antrajam jungtinės TDO ir TJO trišalės darbo grupės (JTDG) posėdžiui, kad būtų nustatyti ir sprendžiami su jūrininkais ir žmogiškuoju aspektu susiję klausimai, o tada jis būtų pateiktas apsvarstyti, su rekomendacijomis, MSC 108-ojoje sesijoje, prieš jį toje sesijoje priimant.

Sąjunga laikėsi pozicijos pritarti pakeitimų projektui.

Sąjunga turėtų laikytis pozicijos pritarti šiems pakeitimams, nes jais jūrininkams bus užtikrinama saugi darbo vieta, į A-VI/1 skirsnį „Visiems jūrininkams privalomi supažindinimo su sauga, pagrindinio rengimo ir mokymo reikalavimai“ įtraukiant naują kompetenciją „Prisidėti prie patyčių ir priekabiavimo, įskaitant seksualinę prievartą ir seksualinį priekabiavimą, prevencijos ir reagavimo į juos“.

5. SUSIJĘ ES TEISĖS AKTAI IR ES KOMPETENCIJA

5.1. Tarptautinės konvencijos dėl teršimo iš laivų prevencijos (MARPOL konvencijos) I protokolo V straipsnio pakeitimai

Direktyva 2002/59/EB su pakeitimais įdiegiama Bendrijos laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistema¹. 17 straipsnyje reikalaujama, kad valstybės narės imtųsi visų reikiamų priemonių užtikrinti, kad jų paieškos ir gelbėjimo rajonuose (išskirtinėse ekonominėse zonose) ar lygiavertėse jiems zonose plaukiojančių laivų kapitonai nedelsdami praneštų už tą geografinį rajoną atsakingai pakrantės stočiai apie: „d) bet kokias jūroje matomas plūduriuojančias teršiančių medžiagų dėmes ir tarą arba paketus.“ Tikslas – užtikrinti, kad atsakingosios institucijos (paveiktos pakrantės valstybės) būtų informuotos ir galėtų laiku imtis priemonių. Todėl ES lygmeniu jau taikoma privaloma sistema (*SafeSeaNet*), kurioje

¹ OL L 208, 2002 8 5, p. 10.

galima pranešti apie pamestus konteinerius. Ši pranešimo apie incidentus sistema taikoma nuo 2012 m.

Be to, Direktyvoje 2009/18/EB, nustatančioje pagrindinius principus, taikomus avarių jūrų transporto sektoriuje tyrimui², numatyta, jog atsakingosios institucijos ir (arba) suinteresuotosios šalys nedelsdamos praneša valstybių narių jūrų laivų avarių tyrimo įstaigoms apie visas avarijas ir incidentus, kuriems taikoma ši direktyva. Tai apima konteinerių praradimą jūroje.

Todėl Tarptautinės konvencijos dėl teršimo iš laivų prevencijos (MARPOL konvencijos) I protokolo V straipsnio pakeitimai gali labai paveikti reikalavimus, taikomus pagal Direktyvą 2002/59/EB ir Direktyvą 2009/18/EB.

5.2. MARPOL konvencijos VI priedo pakeitimai

Direktyvoje (ES) 2016/802 dėl sieros kiekio sumažinimo tam tikrose skystojo kuro rūšyse³ atspindimi peržiūrėtame MARPOL konvencijos VI priede nustatyti su kure esančia siera susiję reikalavimai ir įgyvendinimo nuostatos.

Be to, Reglamentu (ES) 2015/757 dėl jūrų transporto išmetamo anglies dioksido kiekio stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo⁴ (ES SAT reglamentas) nustatyta ES išmetamo ŠESD kiekio stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistemos teisinė sistema. Reglamentu siekiama teikti patikimus ir patikrinamus išmetamo ŠESD kiekio duomenis ir energijos vartojimo efektyvumo rodiklius, informuoti politikos formuotojus ir skatinti rinkoje energiją taupančias technologijas ir atitinkamą elgesį. Tai daroma šalinant tokias rinkos kliūtis kaip informacijos trūkumas. Ji įsigaliojo 2015 m. liepos 1 d.;

Reglamente (ES) 2021/1119, kuriuo nustatoma poveikio klimatui neutralumo pasiekimo sistema (ES klimato teisės aktas)⁵, nustatytas privalomas Sąjungos klimato srities tikslas – iki 2030 m. grynąjį išmetamą ŠESD kiekį (išmetamą kiekį, likusį atėmus absorbentais pašalintą kiekį) sumažinti bent 55 %, palyginti su 1990 m. lygiu. Jame taip pat numatytas tikslas iki 2050 m. užtikrinti poveikio klimatui neutralumą ir didelio masto tikslas dėl grynojo neigiamo išmetamo ŠESD kiekio po šio laikotarpio.

Remdamiesi Komisijos pasiūlymais dėl Pasirengimo įgyvendinti 55 % tikslą priemonių rinkinio, kuriuo siekiama sumažinti išmetamą ŠESD kiekį, ES teisės aktų leidėjai priėmė šiuos teisės aktus, konkrečiai susijusius su laivybos sektoriaus išmetamu ŠESD kiekiu:

- Direktyvos 2003/87/EB, nustatančios šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos leidimų sistemą Sąjungoje⁶, ir Sprendimo (ES) 2015/1814 dėl Sąjungos šiltnamio efektą sukeliančių dujų apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos rinkos stabilumo rezervo sukūrimo ir veikimo⁷ peržiūrą, priimdama iš dalies keičiančią Direktyvą (ES) 2023/959⁸, kad nuo 2024 m. sausio 1 d. į ES apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemą (ATLPS) būtų įtrauktas jūrų transporto sektorius (kartu su būtiniais ES SAT reglamento pakeitimais⁹,

² OL L 131, 2009 5 28, p. 114.

³ OL L 132, 2016 5 21, p. 58.

⁴ OL L 123, 2015 5 19, p. 55.

⁵ OL L 243, 2021 7 9, p. 1.

⁶ OL L 275, 2003 10 25, p. 32.

⁷ OL L 264, 2015 10 9, p. 1.

⁸ OL L 130, 2023 5 16, p. 134.

⁹ 2023 m. gegužės 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2023/957, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2015/757 siekiant numatyti, kad į ES apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemą būtų įtraukta jūrų transporto veikla, ir numatyti papildomų šiltnamio efektą sukeliančių dujų

siekiant peržiūrėti stebėsenos ir ataskaitų teikimo taisykles, be kita ko, peržiūrint atitinkamus įgyvendinimo ir deleguotuosius aktus);

- Reglamentą (ES) 2023/1805, kuriame daugiausia dėmesio skiriama atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kuro naudojimui jūrų transporto sektoriuje¹⁰ (Reglamentas „FuelEU Maritime“) ir įpareigojama, kad į ES uostus įplaukiantys laivai jį naudotų nuo 2025 m. sausio 1 d.

Naujų įpareigojimų, susijusių su ES apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos (ATLPS) taikymo išplėtimu įtraukiant jūrų transportą ir Reglamentu „FuelEU Maritime“, laikymasis bus grindžiamas ES SAT reglamentu nustatyta stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistema.

Šie ES aktai yra glaudžiai susiję su TJO priemonėmis dėl ŠESD, pavyzdžiui, TJO duomenų rinkimo sistema, laivo energijos vartojimo efektyvumo indeksu (EEXI) ir taršos anglies dioksidu intensyvumo rodikliu (CII), kuriomis siekiama rinkti ir skelbti informaciją apie techninį ir eksploatacinį laivų energijos vartojimo efektyvumą pagal kiekvieną laivą.

Bet kokia su ŠESD klausimais susijusi TJO priemonė, kurią įgyvendinant reikės stebėti ir tikrinti laivybos sektoriuje išmetamą ŠESD kiekį ir teikti atitinkamas ataskaitas, galėtų daryti poveikį ES SAT reglamentui, taip pat ES ATLPS direktyvai ir Reglamentui „FuelEU Maritime“.

Todėl MARPOL konvencijos VI priedo pakeitimai gali labai paveikti reikalavimus, taikomus pagal Direktyvą (ES) 2016/802, Reglamentą (ES) 2015/757, Direktyvą 2003/87/EB, Sprendimą (ES) 2015/1814 ir Reglamentą (ES) 2023/1805.

5.3. Balastinių vandenų tvarkymo konvencijos pakeitimai

Direktyva 2009/16/EB dėl uosto valstybės kontrolės¹¹ siekiama užtikrinti, kad laivai laikytųsi ES ir tarptautinių jūrų saugumo ir aplinkos apsaugos taisyklių, ir nustatomi bendri laivų inspektavimo kriterijai.

Komisijai pateikus pasiūlymą dėl direktyvos peržiūros, Balastinių vandenų tvarkymo konvencija bus įtraukta į konvencijų, kurių laikymąsi uosto valstybės kontrolės pareigūnai turėtų užtikrinti atlikdami su užsienio valstybės vėliava plaukiojančių laivų inspektavimus (13 straipsnis), sąrašą (2 straipsnio 1 punktą). Pagal Teisingumo Teismo praktiką¹² poveikio rizika susijusi ne tik su galiojančiomis taisyklėmis, bet ir su numatomomis jų vystymosi perspektyvomis.

Todėl Balastinių vandenų tvarkymo konvencijos pakeitimai gali labai paveikti pagal Direktyvą 2009/16/EB taikomus reikalavimus.

5.4. 1974 m. Tarptautinės konvencijos dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (SOLAS konvencijos) II-1, II-2 ir V skyrių pakeitimai

Pagal Direktyvos 2009/45/EB dėl keleivinių laivų saugos taisyklių ir standartų¹³ 6 straipsnio 2 dalies a punkto i papunktį A klasės keleiviniams laivams taikoma SOLAS konvencija, o I priedo II-2 skyriuje „Apsauga nuo gaisro, gaisro aptikimas ir gaisro gesinimas“ nustatyti

išmetimo ir teršalų iš papildomų laivų tipų išmetimo stebėseną, ataskaitų teikimą ir tikrinimą (OL L 130, 2023 5 16, p. 105).

¹⁰ OL L 234, 2023 9 22, p. 48.

¹¹ OL L 131, 2009 5 28, p. 57.

¹² 2006 m. vasario 7 d. Teisingumo Teismo nuomonė 1/03, Lugano konvencija, 126 punktas.

¹³ OL L 163, 2009 6 25, p. 1.

įvairūs ir išsamūs reikalavimai, taikomi vidaus vandens maršrutais plaukiojantiems B, C ir D klasių keleiviniams laivams.

Be to, į I priedą įtrauktos taisyklės II-1/A-1/5 (1 skirsnis) ir II-1/A-1/3-4 (2 skirsnis), kuriose nurodyta, kad B klasės laivams taikoma konkrečiai jiems skirta avarinio vilkimo procedūra. Tokia procedūra vykdoma laivui esant avarinėje padėtyje ir grindžiama jame galiojančia tvarka ir jame turima įranga. Šiose taisyklėse taip pat pateikiama nuoroda į „Avarinio vilkimo procedūrų rengimo gaires savininkams ir naudotojams“ (*Guidelines for owners/operators on preparing emergency towing procedures*) (MSC.1/Circ.1255).

Direktyva 2002/59/EB su pakeitimais reikalaujama, kad valstybės narės imtųsi visų reikiamų priemonių užtikrinti, kad jų paieškos ir gelbėjimo rajonuose (išskirtinėse ekonominėse zonose) ar lygiavertėse jiems zonose plaukiojančių laivų kapitonai nedelsdami praneštų už tą geografinį rajoną atsakingai pakrantės stočiai apie: „d) bet kokias jūroje matomas plūduriuojančias teršiančių medžiagų dėmes ir tarą arba paketus.“ Tikslas – užtikrinti, kad atsakingosios institucijos (paveiktos pakrantės valstybės) būtų informuotos ir galėtų laiku imtis priemonių. Todėl ES lygmeniu jau taikoma privaloma sistema (*SafeSeaNet*), kurioje galima pranešti apie pamestus konteinerius. Ši pranešimo apie incidentus sistema taikoma nuo 2012 m.

Be to, Direktyvoje 2009/18/EB, nustatančioje pagrindinius principus, taikomus avarių jūrų transporto sektoriuje tyrimui, nustatyta, kad valstybių narių jūrų transporto sektoriuje įvykusių avarių atveju atsakingosios institucijos ir (arba) susijusios šalys nedelsdamos informuoja valstybių narių jūrų laivų avarių tyrimo įstaigas apie visas avarijas ir incidentus, kuriems taikoma ši direktyva. Tai apima konteinerių praradimą jūroje.

Todėl 1974 m. Tarptautinės konvencijos dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (SOLAS) II-1, II-2 ir V skyrių pakeitimai gali labai paveikti reikalavimus, taikomus pagal Direktyvą 2009/45/EB, Direktyvą 2002/59/EB ir Direktyvą 2009/18/EB.

5.5. Tarptautinio laivų, naudojančių dujas ar kitą žemos pliūpsnio temperatūros kurą, saugos kodekso (TDK kodekso) pakeitimai

Pagal Direktyvos 2009/45/EB dėl keleivinių laivų saugos taisyklių ir standartų 6 straipsnio 2 dalies a punkto i papunktį vidaus reisu vykdančiams A klasės keleiviniams laivams taikoma SOLAS konvencija su pakeitimais. Kadangi laikytis TDK kodekso yra privaloma pagal SOLAS konvenciją, jis taip pat taikomas keleiviniams laivams pagal šią direktyvą.

Be to, į Direktyvos 2009/45/EB I priedą įtrauktos dvi taisyklės, susijusios su laivais, naudojančiais žemos pliūpsnio temperatūros kurą:

- II-1/G/1 taisyklė: taikoma naujiems B, C ir D klasių laivams (ir eksploatuojamiems B klasės laivams: „Laivai, nepriklausomai nuo jų pastatymo datos, pertvarkyti naudoti dujinį arba skystąjį kurą arba kuriuose įsipareigojama naudoti dujinį arba skystąjį kurą, kurio pliūpsnio temperatūra yra žemesnė, nei leidžiama pagal II-2/A/10 taisyklės 1.1 papunktį, turi atitikti TDK kodekso reikalavimus, kaip apibrėžta SOLAS konvencijos II-1/2.28 dalyje.“, ir
- II-1/G/57 taisyklė: reikalavimai laivams, naudojantiems žemos pliūpsnio temperatūros kurą: „laivai, kuriuose naudojamas dujinis arba skystasis kuras, kurio pliūpsnio temperatūra yra žemesnė, nei leidžiama pagal II-2/4.2.1.1 taisyklę, turi atitikti TDK kodekso reikalavimus, kaip apibrėžta SOLAS konvencijos II-1/2.28 dalyje“.

Todėl Tarptautinio laivų, naudojančių dujas ar kitą žemos pliūpsnio temperatūros kurą, saugos kodekso (TDK kodekso) pakeitimai gali labai paveikti Direktyvos 2009/45/EB taikymą.

5.6. 2011 m. Tarptautinio išplėstinės tikrinimo vykdant balkerių ir naftos tanklaivių apžiūras programos kodekso (2011 m. IAP kodekso) pakeitimai

Reglamente (ES) Nr. 530/2012 dėl dvigubo korpuso arba lygiaverčių dizaino reikalavimų greitesnio įvedimo viengubo korpuso naftos tanklaiviams¹⁴ nustatyta, kad IMO būklės įvertinimo sistemą privaloma taikyti senesniems negu 15 metų viengubo korpuso naftos tanklaiviams. Kaip atlikti tokį intensyvų įvertinimą nurodoma Išplėstinėje tikrinimo vykdant balkerių ir naftos tanklaivių apžiūras programoje (Išplėstinėje apžiūrų programoje). Išplėstinė apžiūrų programa naudojama taikant būklės įvertinimo sistemą, todėl bet kokie pagal Išplėstinę apžiūrų programą atliekamų tikrinimų pakeitimai, pvz., dabartiniai pakeitimai, pagal kuriuos per pirmąją dvigubo korpuso naftos tanklaivių liudijimo atnaujinimo apžiūrą storio matavimai būtų atliekami tik įtartinose vietose, bus automatiškai taikomi pagal Reglamentą (ES) Nr. 530/2012;

Todėl 2011 m. Tarptautinio išplėstinės tikrinimo vykdant balkerių ir naftos tanklaivių apžiūras programos kodekso (2011 m. IAP kodekso) pakeitimai gali labai paveikti Reglamento (ES) Nr. 530/2012 taikymą.

5.7. Tarptautinio gelbėjimo priemonių (LSA) kodekso pakeitimai

Direktyva 2014/90/ES dėl laivų įrenginių¹⁵ užtikrinamas laisvas tokių įrenginių judėjimas Sąjungoje vienodai taikant atitinkamus tarptautinius dokumentus, susijusius su laivų įrenginiais, kurie turi būti montuojami ES laivuose. Šiuo atžvilgiu priimtas Įgyvendinimo reglamentas (ES) 2023/1667, apimantis gelbėjimosi priemones ir gelbėjimosi liemenes darant nuorodas į LSA kodeksą ir Rezoliuciją MSC.81(70).

Taip pat pagal Direktyvos 2009/45/EB dėl vidaus maršrutais plaukiojančių laivų 6 straipsnio 2 dalies a punkto i papunktį SOLAS konvencija taikoma A klasės keleiviniams laivams. Be to, pagal tą pačią direktyvą B, C ir D klasių laivai privalo laikytis pagrindinių LSA kodekso ir SOLAS konvencijos III skyriaus nuostatų.

Todėl Tarptautinio gelbėjimo priemonių (LSA) kodekso pakeitimai gali labai paveikti Direktyvos 2014/90/ES ir Direktyvos 2009/45/EB taikymą.

5.8. Tarptautinio apsaugos nuo gaisro sistemų kodekso (FSS kodekso) pakeitimai

Direktyvos 2009/45/EB 6 straipsnio 2 dalies a punkto i papunkčiu A klasės keleiviniams laivams taikoma SOLAS su pakeitimais, įskaitant Tarptautinį priešgaisrinės saugos sistemų kodeksą (FSS kodeksas), o I priedo II-2 skyriuje „Apsauga nuo gaisro, gaisro aptikimas ir gaisro gesinimas“ nustatyti įvairūs ir išsamūs reikalavimai, taikomi vidaus maršrutais plaukiojantiems B, C ir D klasių keleiviniams laivams.

Todėl Tarptautinio apsaugos nuo gaisro sistemų kodekso (FSS kodekso) pakeitimai gali labai paveikti Direktyvos 2009/45/EB taikymą.

5.9. Jūrininkų rengimo, atestavimo ir budėjimo normatyvų kodekso (JRAB) pakeitimai

Direktyva (ES) 2022/993 JRAB konvencija įtraukiama į Sąjungos teisę. Jūrininkų rengimo ir atestavimo reikalavimai ES teisėje reglamentuojami Direktyva (ES) 2022/993. Direktyvos 3 straipsnis įpareigoja valstybes nares imtis būtinų priemonių užtikrinti, kad laivuose dirbantys

¹⁴ OL L 172, 2012 6 30, p. 3.

¹⁵ OL L 257, 2014 8 28, p. 146.

jūrininkai būtų rengti bent pagal JRAB konvencijos reikalavimus, nustatytus direktyvos I priede, įskaitant, jei reikia, taikytinas JRAB kodekso nuostatas (direktyvos 1 straipsnio 21 dalis).

Todėl Jūrininkų rengimo, atestavimo ir budėjimo normatyvų kodekso (JRAB) pakeitimai gali labai paveikti Direktyvos (ES) 2022/993 taikymą.

5.10. ES kompetencija

Numatomo akto dalykas yra susijęs su sritimi, kurioje Sąjunga pagal SESV 3 straipsnio 2 dalies paskutinę sakinio dalį turi išimtinę išorės kompetenciją, nes numatomi aktai gali padaryti poveikį bendrosiems taisyklėms arba pakeisti jų taikymo sritį.

6. TEISINIS PAGRINDAS

6.1. Procedūrinis teisinis pagrindas

6.1.1. Principai

Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 218 straipsnio 9 dalyje numatyti sprendimai, kuriais „nustatomos pozicijos, kurios Sąjungos vardu priimamos susitarimu įsteigtame organe, kai tam organui reikia priimti teisinę galią turinčius aktus, išskyrus aktus, papildančius arba pakeičiančius susitarimo institucinę struktūrą“.

SESV 218 straipsnio 9 dalis taikoma neatsižvelgiant į tai, ar Sąjunga yra atitinkamo organo narė arba susitarimo šalis¹⁶.

Sąvoka „teisinę galią turintys aktai“ apima aktus, turinčius teisinę galią pagal aptariamą organą reglamentuojančias tarptautinės teisės normas. Ji taip pat apima priemones, kurios nėra privalomos pagal tarptautinę teisę, tačiau „gali stipriai paveikti Sąjungos teisės akto leidėjo priimamų teisės aktų [...] turinį“¹⁷.

6.1.2. Taikymas aptariamuoju atveju

IMO Jūrų aplinkos apsaugos komitetas ir Jūrų saugumo komitetas – pagal susitarimą, t. y. Tarptautinės jūrų organizacijos konvenciją, įsteigti organai.

Aktai, kuriuos šie du IMO komitetai raginami priimti, yra teisinę galią turintys aktai. Numatomi aktai gali labai paveikti visų pirma šių ES teisės aktų turinį:

- Direktyva 2002/59/EB, įdiegianti Bendrijos laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistemą. Taip yra todėl, kad pagal ją reikalaujama, kad valstybės narės imtųsi visų tinkamų priemonių užtikrinti, kad jų paieškos ir gelbėjimo rajonuose (išskirtinėse ekonominėse zonose) ar lygiavertėse jiems zonose plaukiojančių laivų kapitonai nedelsdami praneštų už tą geografinį rajoną atsakingai pakrantės stočiai apie: „*d) bet kokias jūroje matomas plūduriuojančias teršiančių medžiagų dėmes ir tarą arba paketus.*“ Tikslas – užtikrinti, kad atsakingosios institucijos (paveiktos pakrantės valstybės) būtų informuotos ir galėtų laiku imtis priemonių. Todėl ES lygmeniu jau taikoma privaloma sistema (*SafeSeaNet*), kurioje galima pranešti apie pamestus konteinerius.
- Direktyva 2009/18/EB nustatanti pagrindinius principus, taikomus avarijų jūrų transporto sektoriuje tyrimui. Taip yra todėl, kad joje numatyta, jog atsakingosios institucijos ir (arba) suinteresuotosios šalys nedelsiant praneša valstybių narių jūrų

¹⁶ Sprendimas Vokietija prieš Tarybą (OIV), C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 64 punktas.

¹⁷ Sprendimas Vokietija prieš Tarybą (OIV), C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 61–64 punktai.

laivų avarijų tyrimo įstaigoms apie visas avarijas ir incidentus, kuriems taikoma ši direktyva. Tai apima konteinerių praradimą jūroje;

- Direktyva (ES) 2016/802 dėl sieros kiekio sumažinimo tam tikrose skystojo kuro rūšyse. Taip yra todėl, kad joje atspindimi peržiūrėtame MARPOL konvencijos VI priede nustatyti su kure esančia siera susiję reikalavimai ir įgyvendinimo nuostatos;
- Reglamentas (ES) 2015/757 dėl jūrų transporto išmetamo anglies dioksido kiekio stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo. Taip yra todėl, kad juo nustatoma ES išmetamo ŠESD kiekio stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistemos teisinė sistema. Naujų įpareigojimų, susijusių su ES ATLPS taikymo srities išplėtimu įtraukiant jūrų transportą ir Reglamentą „FuelEU Maritime“, laikymasis bus grindžiamas ES SAT reglamentu nustatyta stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistema;
- Direktyva 2003/87/EB, nustatanti šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos leidimų sistemą Sąjungoje, ir Sprendimas (ES) 2015/1814 dėl Sąjungos šiltnamio efektą sukeliančių dujų apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos rinkos stabilumo rezervo sukūrimo ir veikimo, abu su pakeitimais, padarytais Direktyva (ES) 2023/959, kuriais išplėsta ES ATLPS taikymo sritis įtraukiant jūrų transporto sektorių. Taip yra todėl, kad ji yra glaudžiai susijusi su TJO priemonėmis dėl ŠESD, pavyzdžiui, TJO duomenų rinkimo sistema, laivo energijos vartojimo efektyvumo indeksu (EEXI) ir taršos anglies dioksidu intensyvumo rodikliu (CII), kuriomis siekiama rinkti ir skelbti informaciją apie techninį ir eksploatacinį laivų energijos vartojimo efektyvumą pagal kiekvieną laivą;
- Reglamentas (ES) 2023/1805 dėl atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kuro naudojimo jūrų transporto sektoriuje. Taip yra todėl, kad ji yra glaudžiai susijusi su TJO priemonėmis dėl ŠESD, pavyzdžiui, TJO duomenų rinkimo sistema, laivo energijos vartojimo efektyvumo indeksu (EEXI) ir taršos anglies dioksidu intensyvumo rodikliu (CII), kuriomis siekiama rinkti ir skelbti informaciją apie techninį ir eksploatacinį laivų energijos vartojimo efektyvumą pagal kiekvieną laivą;
- Direktyva 2009/16/EB dėl uosto valstybės kontrolės. Taip yra todėl, kad, remiantis Komisijos pasiūlymu, Balastinių vandenių tvarkymo konvencija bus įtraukta į konvencijų, kurių laikymąsi uosto valstybės kontrolės pareigūnai turėtų užtikrinti atlikdami su užsienio valstybės vėliava plaukiojančių laivų inspektavimus (13 straipsnis), sąrašą (2 straipsnio 1 punktą). Pagal Teisingumo Teismo praktiką poveikio rizika susijusi ne tik su galiojančiomis taisyklėmis, bet ir su numatomomis jų vystymosi perspektyvomis;
- Direktyva 2009/45/EB dėl keleivinių laivų saugos taisyklių ir standartų. Taip yra todėl, kad 6 straipsnio 2 dalies a punkto i papunktį A klasės keleiviniams laivams taikoma SOLAS konvencija ir FSS kodeksas, o I priedo II-2 skyriuje „Apsauga nuo gaisro, gaisro aptikimas ir gaisro gesinimas“ nustatyti įvairūs ir išsamūs reikalavimai, taikomi vidaus vandens maršrutais plaukiojantiems B, C ir D klasių keleiviniams laivams. Be to, kadangi laikytis TDK kodekso yra privaloma pagal SOLAS konvenciją, jis taip pat taikomas keleiviniams laivams pagal šią direktyvą. B, C ir D klasių laivai taip pat privalo laikytis pagrindinių LSA kodekso ir SOLAS konvencijos III skyriaus nuostatų;
- Reglamentas (ES) Nr. 530/2012 dėl dvigubo korpuso arba lygiaverčių dizaino reikalavimų greitesnio įvedimo viengubo korpuso naftos tanklaiviams. Taip yra

todėl, kad pagal jį IMO būklės įvertinimo sistemą privaloma taikyti senesniems negu 15 metų viengubo korpuso naftos tanklaiviams. Kaip atlikti tokį intensyvų įvertinimą nurodoma Išplėstinėje tikrinimo vykdant balkerių ir naftos tanklaivių apžiūras programoje (Išplėstinėje apžiūrų programoje). Išplėstinė apžiūrų programa naudojama taikant būklės įvertinimo sistemą, todėl bet kokie pagal Išplėstinę apžiūrų programą atliekamų tikrinimų pakeitimai, pvz., dabartiniai pakeitimai, pagal kuriuos per pirmąją dvigubo korpuso naftos tanklaivių liudijimo atnaujinimo apžiūrą storio matavimai būtų atliekami tik įtartinose vietose, bus automatiškai taikomi pagal Reglamentą (ES) Nr. 530/2012;

- Direktyvos 2014/90/ES dėl laivų įrenginių, nes gelbėjimo liemenių ir gelbėjimo priemonių standartai ir Rezoliucija MSC.81(70) yra įtraukti į Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) 2023/1667 priedą;
- Direktyvos (ES) 2022/993 dėl minimalaus jūrininkų rengimo, Taip yra todėl, kad ja į Sąjungos teisę įtraukiama JRAB konvencija ir JRAB kodeksas.

Numatomais aktais susitarimo institucinė struktūra nepapildoma ir nekeičiama.

Todėl siūlomo sprendimo procedūrinis teisinis pagrindas yra SESV 218 straipsnio 9 dalis.

6.2. Materialinis teisinis pagrindas

6.2.1. Principai

Sprendimo pagal SESV 218 straipsnio 9 dalį materialinis teisinis pagrindas pirmiausia priklauso nuo numatomo akto, dėl kurio Sąjungos vardu nustatoma pozicija, tikslo ir turinio. Jeigu numatomu aktu siekiama dviejų tikslų arba jį sudaro dvi dalys ir jeigu vieną iš tų tikslų ar dalių galima laikyti pagrindiniu tikslu arba pagrindine dalimi, o kita dalis ar kiti tikslai yra tik papildomi, sprendimas pagal SESV 218 straipsnio 9 dalį turi būti grindžiamas tik vienu materialiniu teisiniu pagrindu – tuo, kurio reikalauja pagrindinis ar svarbesnis tikslas arba dalis.

6.2.2. Taikymas aptariamuoju atveju

Pagrindinis numatomo akto tikslas ir turinys yra susiję su jūrų transportu. Todėl siūlomo sprendimo materialinis teisinis pagrindas yra SESV 100 straipsnio 2 dalis.

6.3. Išvada

Siūlomo sprendimo teisinis pagrindas turėtų būti SESV 100 straipsnio 2 dalis kartu su SESV 218 straipsnio 9 dalimi.

Pasiūlymas

TARYBOS SPRENDIMAS

dėl pozicijos, kurios Europos Sąjungos vardu turi būti laikomasi Tarptautinės jūrų organizacijos Jūrų aplinkos apsaugos komiteto 81-ojoje sesijoje ir Jūrų saugumo komiteto 108-ojoje sesijoje, dėl Tarptautinės konvencijos dėl teršimo iš laivų prevencijos (MARPOL konvencijos), Balastinių vandenių tvarkymo konvencijos, Tarptautinės konvencijos dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (SOLAS konvencijos), Tarptautinio laivų, naudojančių dujas ar kitą žemos pliūpsnio temperatūros kūrą, saugos kodekso (TDK kodekso), 2011 m. Tarptautinio išplėstinės tikrinimo vykdant balkerių ir naftos tanklaivių apžiūras programos kodekso (2011 m. IAP kodekso), Tarptautinio gelbėjimo priemonių kodekso (LSA kodekso), Tarptautinio apsaugos nuo gaisro sistemų kodekso (FSS kodekso) ir Jūrininkų rengimo, atestavimo ir budėjimo normatyvų kodekso (JRAB kodekso) pakeitimų priėmimo

EUROPOS SAJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 100 straipsnio 2 dalį kartu su 218 straipsnio 9 dalimi,

atsižvelgdama į Europos Komisijos pasiūlymą,

kadangi:

- (1) Tarptautinės jūrų organizacijos (IMO) konvencija įsigaliojo 1958 m. kovo 17 d.;
- (2) IMO yra specializuotoji Jungtinių Tautų agentūra, atsakinga už laivybos saugą ir saugumą ir už jūros ir oro taršos iš laivų prevenciją. Visos Sąjungos valstybės narės yra IMO narės. Sąjunga nėra IMO narė;
- (3) pagal IMO konvencijos 38 straipsnio a punktą Jūrų aplinkos apsaugos komitetas vykdo funkcijas, kurios priskirtos arba gali būti priskirtos IMO tarptautinėmis konvencijomis dėl jūrų taršos iš laivų prevencijos ir kontrolės, visų pirma kiek tai sietina su taisyklių ar kitų nuostatų priėmimu ir keitimu;
- (4) pagal IMO konvencijos 28 straipsnio b punktą Jūrų saugumo komitetas užtikrina visų pareigų, jam nustatytų ta konvencija, IMO asamblėjos ar IMO tarybos, taip pat bet kokios to straipsnio taikymo sričiai priskiriamos pareigos, kuri gali būti nustatyta Jūrų saugumo komitetui bet kuriuo kitu tarptautiniu dokumentu ir kurią pripažįsta IMO, vykdymo mechanizmą;
- (5) IMO Jūrų aplinkos apsaugos komitetas savo 81-ojoje sesijoje, kuri vyks 2024 m. kovo 18–22 d., turi priimti Tarptautinės konvencijos dėl teršimo iš laivų prevencijos (MARPOL konvencijos) I protokolo V straipsnio pakeitimus, MARPOL konvencijos VI priedo pakeitimus dėl žemos pliūpsnio temperatūros kuro ir kitų su mazutu susijusių klausimų, pakeitimus, susijusius su duomenų prieinamumu IMO laivų kuro sąnaudų duomenų bazėje ir su transportavimo apimties duomenų įtraukimu į tą bazę bei didesniu duomenų detalumo lygiu joje, ir Balastinių vandenių tvarkymo konvencijos pakeitimus;

- (6) IMO Jūrų saugumo komitetas savo 108-ojoje sesijoje, kuri vyks 2024 m. gegužės 15–24 d., turi priimti 1974 m. Tarptautinės konvencijos dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (SOLAS konvencijos) II-1, II-2 ir V skyrių pakeitimus, Tarptautinio laivų, naudojančių dujas ar kitą žemos pliūpsnio temperatūros kūrą, saugos kodekso (TDK kodekso), 2011 m. Tarptautinio išplėstinės tikrinimo vykdant balkerių ir naftos tanklaivių apžiūras programos kodekso (2011 m. IAP kodekso), Tarptautinio gelbėjimo priemonių kodekso (LSA kodekso) ir Tarptautinio apsaugos nuo gaisro sistemų kodekso (FSS kodekso) pakeitimus, taip pat Jūrininkų rengimo, atestavimo ir budėjimo normatyvų kodekso (JRAB kodekso) A-VI/1 poskyrio pakeitimus;
- (7) tikslinga nustatyti poziciją, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi IMO Jūrų aplinkos apsaugos komiteto 81-ojoje sesijoje, nes numatyti aktai gali labai paveikti Sąjungos teisės aktų, t. y. Direktyvos 2002/59/EB, įdiegiančios Bendrijos laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistemą¹, Direktyvos 2009/18/EB, nustatančios pagrindinius principus, taikomus avarijų jūrų transporto sektoriuje tyrimui², Direktyvos (ES) 2016/802 dėl sieros kiekio sumažinimo tam tikrose skystojo kuro rūšyse³, Reglamento (ES) 2015/757 dėl jūrų transporto išmetamo anglies dioksido kiekio stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo⁴, Direktyvos 2003/87/EB, nustatančios šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos leidimų sistemą Sąjungoje⁵, Sprendimo (ES) 2015/1814 dėl Sąjungos šiltnamio efektą sukeliančių dujų apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos rinkos stabilumo rezervo sukūrimo ir veikimo⁶, Reglamento (ES) 2023/1805 dėl atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kuro naudojimo jūrų transporto sektoriuje⁷ ir Direktyvos 2009/16/EB dėl uosto valstybės kontrolės⁸, turinį;
- (8) todėl Sąjunga turėtų pritarti Tarptautinės konvencijos dėl teršimo iš laivų prevencijos (MARPOL konvencijos) I protokolo V straipsnio pakeitimams, nes svarbu sukurti vieną bendrą pranešimų apie konteinerių praradimą sistemą, kad būtų išvengta besidubliuojančių pranešimų teikimo reikalavimų ir painiavos, dėl kurios kyla pavojus, kad nebus pranešama apie jūroje prarastus konteinerius;
- (9) Sąjunga turėtų pritarti MARPOL konvencijos VI priedo pakeitimams dėl žemos pliūpsnio temperatūros kuro ir kitų su mazutu susijusių klausimų, nes jais bus išspręstas klausimas dėl reikalavimo atlikti bandymus ir į bunkerio atsargų papildymo važtaraštį įtraukti žemos pliūpsnio temperatūros kuro pliūpsnio temperatūros informaciją, nes tas reikalavimas neatitiko naujausių SOLAS konvencijos II-2 skyriaus pakeitimų, priimtų MSC 106-ojoje sesijoje. Sąjunga taip pat turėtų pritarti MARPOL konvencijos VI priedo pakeitimams, susijusiems su duomenų prieinamumu IMO laivų kuro sąnaudų duomenų bazėje (IMO DCS) ir su transportavimo apimties duomenų įtraukimu į tą bazę bei didesniu joje esančių duomenų detalumo lygiu, nes jais optimizuojamas laivų kuro sąnaudų duomenų bazės naudojimas, kad jis būtų naudingas formuojant laivybos priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo politiką, ir jie yra kompromisas, palyginti su platesne prieiga prie IMO laivų kuro sąnaudų duomenų bazės duomenų ir IMO sekretoriato vykdoma jų kontrole. Pakeitimais, viena

¹ OL L 208, 2002 8 5, p. 10.

² OL L 131, 2009 5 28, p. 114.

³ OL L 132, 2016 5 21, p. 58.

⁴ OL L 123, 2015 5 19, p. 55.

⁵ OL L 275, 2003 10 25, p. 32.

⁶ OL L 264, 2015 10 9, p. 1.

⁷ OL L 234, 2023 9 22, p. 48.

⁸ OL L 131, 2009 5 28, p. 57.

vertus, analitinių konsultacijų įmonėms ir mokslinių tyrimų subjektams suteikiama prieiga prie laivų kuro sąnaudų duomenų bazės duomenų, jei tam pritaria IMO sekretoriatas, kita vertus, jais bet kuriai bendrovei suteikiama galimybė savanoriškai atskleisti toje duomenų bazėje saugomus savo laivų duomenis plačiajai visuomenei;

- (10) Sąjunga turėtų pritarti Balastinių vandenų tvarkymo konvencijos pakeitimams, nes dėl jų bus didinama skaitmenizacija tvarkant elektroninius registracijos žurnalus pagal Konvenciją;
- (11) tikslinga nustatyti poziciją, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi IMO Jūrų saugumo komiteto 108-ojoje sesijoje, nes numatyti aktai gali labai paveikti Sąjungos teisės aktų, t. y. Direktyvos 2009/45/EB dėl keleivinių laivų saugos taisyklių ir standartų⁹, Direktyvos 2002/59/EB, įdiegiančios Bendrijos laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistemą¹⁰, Direktyvos 2009/18/EB, nustatančios pagrindinius principus, taikomus avarijų jūrų transporto sektoriuje tyrimui¹¹, Reglamento (ES) Nr. 530/2012 dėl dvigubo korpuso arba lygiaverčių dizaino reikalavimų greitesnio įvedimo viengubo korpuso naftos tanklaiviams¹², Direktyvos 2014/90/ES dėl laivų įrenginių¹³ ir Direktyvos (ES) 2022/993 dėl minimalaus jūrininkų rengimo¹⁴, turinį;
- (12) todėl Sąjunga turėtų pritarti 1974 m. Tarptautinės konvencijos dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (SOLAS konvencijos) II-1, II-2 ir V skyrių pakeitimams, nes jais bus iš esmės padidinta sauga, užtikrinant, kad visi nauji laivai, išskyrus tanklaivius, įskaitant keleivinius laivus, kurių bendroji talpa yra 20 000 tonų ir didesnė, turėtų tinkamą avarinio vilkimo įrangą, taip pat apskritai sugriežtinant keleivinių laivų, įskaitant ro-ro keleivinius laivus, gaisrinės saugos ir mazuto naudojimo keleiviniuose laivuose saugos standartus. Jais taip pat bus supaprastintas pranešimų apie konteinerių praradimą tvarkymas, siekiant laikytis reglamentavimo įpareigojimų, nustatytas vėliavos valstybei taikytinas reikalavimas teikti ataskaitas IMO, padidinta navigacijos sauga ir užkertamas kelias taršai;
- (13) Sąjunga turėtų pritarti Tarptautinio laivų, naudojančių dujas ar kitą žemos pliūpsnio temperatūros kurą, saugos kodekso (TDK kodekso) pakeitimams, nes jais bus padidinta laivų, įskaitant keleivinius laivus, kuriuose kaip kuras naudojamos gamtinės dujos, sauga;
- (14) Sąjunga turėtų pritarti 2011 m. Tarptautinio išplėstinės tikrinimo vykdant balkerių ir naftos tanklaivių apžiūras programos kodekso (2011 m. IAP kodekso) pakeitimams, nes jais bus iš dalies pakeistos įmonės, atliekančios korpuso konstrukcijų storio matavimus, patvirtinimo ir sertifikavimo procedūros, pateiktos 2011 m. IAP kodekso 2019 m. pakeitimų prieduose, darant nuorodą į administraciją, o ne į administracijos pripažintą organizaciją. Taip procedūra bus aiškesnė;
- (15) Sąjunga turėtų pritarti Tarptautinio gelbėjimo priemonių kodekso (LSA kodekso) pakeitimams, nes jais skatinama saugi laivyba peržiūrint keleivinių laivų plūdriųjų gelbėjimo priemonių ir avarinio gelbėjimo katerių nuleidimo greitį, užtikrinant tinkamą gelbėjimosi liemenių veiksmingumą vandenyje, kad būtų užtikrinta jūrininkų

⁹ OL L 163, 2009 6 25, p. 1.

¹⁰ OL L 208, 2002 8 5, p. 10.

¹¹ OL L 131, 2009 5 28, p. 114.

¹² OL L 172, 2012 6 30, p. 3.

¹³ OL L 257, 2014 8 28, p. 146.

¹⁴ OL L 169, 2022 6 27, p. 45.

sauga, ir padidinant vienkartinio nuleidimo įrangos su atkabinimo su svoriu galimybe saugos standartus, panaikinant 4.4.7.6.17 punkte numatytas išimtis;

- (16) Sąjunga turėtų pritarti Tarptautinio apsaugos nuo gaisro sistemų kodekso (FSS kodekso) pakeitimams, nes jie bus labai naudingi siekiant apsaugoti žmonių gyvybę jūroje padidinant keleivinių laivų, ypač ro-ro keleivinių laivų, gaisrinę saugą;
- (17) Sąjunga turėtų pritarti Jūrininkų rengimo, atestavimo ir budėjimo normatyvų kodekso (JRAB) A-VI/1 poskyrio pakeitimams, nes jais jūrininkams bus užtikrinama saugi darbo vieta, į A-VI/1 skirsnį „Visiems jūrininkams privalomi supažindinimo su sauga, pagrindinio rengimo ir mokymo reikalavimai“ įtraukiant naują kompetenciją „Prisidėti prie patyčių ir priekabiavimo, įskaitant seksualinę prievartą ir seksualinį priekabiavimą, prevencijos ir reagavimo į juos“;
- (18) Sąjungos poziciją, veikdamos drauge, pareikš Sąjungos valstybės narės, kurios yra IMO narės, ir Komisija,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

Pozicija, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi IMO Jūrų aplinkos apsaugos komiteto 81-ojoje sesijoje, yra pritarti, kad būtų priimti šie pakeitimai:

- (a) Tarptautinės konvencijos dėl teršimo iš laivų prevencijos (MARPOL konvencijos) I protokolo V straipsnio pakeitimas, išdėstytas IMO dokumento MEPC 81/3/1 priede,
- (b) MARPOL konvencijos VI priedo pakeitimai dėl žemos pliūpsnio temperatūros kuro ir kitų su mazutu susijusių klausimų ir pakeitimai, susiję su duomenų prieinamumu IMO laivų kuro sąnaudų duomenų bazėje ir su transportavimo apimtys duomenų įtraukimu į tą bazę bei didesniu joje esančių duomenų detalumo lygiu, išdėstyti IMO dokumento MEPC 81/3/2 priede, ir
- (c) Balastinių vandenių tvarkymo konvencijos pakeitimai, išdėstyti IMO dokumento MEPC 81/3 priede.

2 straipsnis

Pozicija, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi IMO Jūrų saugumo komiteto 108-ojoje sesijoje, yra pritarti, kad būtų priimti šie pakeitimai:

- (a) 1974 m. Tarptautinės konvencijos dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (SOLAS konvencijos) II-1, II-2 ir V skyrių pakeitimai, išdėstyti IMO dokumento MSC 108/3 1 ir 2 prieduose,
- (b) Tarptautinio laivų, naudojančių dujas ar kitą žemos pliūpsnio temperatūros kurą, saugos kodekso (TDK kodekso) pakeitimai, išdėstyti IMO dokumento MSC 108/3 3 priede,
- (c) 2011 m. Tarptautinio išplėstinės tikrinimo vykdant balkerių ir naftos tanklaivių apžiūras programos kodekso (2011 m. IAP kodekso) pakeitimai, išdėstyti IMO dokumento MSC 108/3 5 priede,
- (d) Tarptautinio gelbėjimo priemonių kodekso (LSA kodekso) pakeitimai, išdėstyti IMO dokumento MSC 108/3 6 priede,
- (e) Tarptautinio apsaugos nuo gaisro sistemų kodekso (FSS kodekso) pakeitimai, išdėstyti IMO dokumento MSC 108/3 7 priede, ir

- (f) Jūrininkų rengimo, atestavimo ir budėjimo normatyvų kodekso (JRAB kodekso) A-VI/1 poskyrio pakeitimai, išdėstyti IMO dokumento MSC 108/3/2 priede.

3 straipsnis

1. 1 straipsnyje nurodytą poziciją, veikdamos kartu Sąjungos interesų labui, pareiškia Komisija ir Sąjungos valstybės narės, kurios yra IMO Jūrų aplinkos apsaugos komiteto narės.
2. 2 straipsnyje nurodytą poziciją, veikdamos kartu Sąjungos interesų labui, pareiškia Komisija ir Sąjungos valstybės narės, kurios yra IMO Jūrų saugumo komiteto narės.

4 straipsnis

Šis sprendimas skirtas Komisijai ir valstybėms narėms.

Priimta Briuselyje

*Tarybos vardu
Pirmininkas / Pirmininkė*