

Briselē, 18.3.2021.
COM(2021) 127 final

2021/0066 (NLE)

Priekšlikums

PADOMES LĒMUMS

par nostāju, kas Eiropas Savienības vārdā jāieņem Starptautiskās Jūrniecības organizācijas Kuģošanas drošības komitejas 103. sesijā un Jūras vides aizsardzības komitejas 76. sesijā attiecībā uz grozījumu pieņemšanu Starptautiskajā konvencijā par jūrnieku sagatavošanas, sertificēšanas un sardzes pildīšanas standartiem, Starptautiskajā kodeksā par uzlabotu pārbaužu programmu beramkravu kuģu un naftas tankkuģu apsekojumu laikā, Starptautiskajā ugunsdrošības sistēmu kodeksā un Starptautiskajā konvencijā par kuģu kaitīgo pretapaugšanas sistēmu kontroli

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA PRIEKŠMETS

Šis priekšlikums attiecas uz lēmumu, ar kuru nosaka nostāju, kas Savienības vārdā jāieņem Starptautiskās Jūrniecības organizācijas Kuģošanas drošības komitejas 103. sesijā (*MSC 103*), kura notiks virtuāli no 2021. gada 5. līdz 14. maijam, un Starptautiskās Jūrniecības organizācijas Jūras vides aizsardzības komitejas 76. sesijā (*MEPC 76*), kura notiks virtuāli no 2021. gada 7. līdz 17. jūnijam. *MSC 103* laikā paredzēts pieņemt grozījumus šādiem dokumentiem:

- Starptautiskā konvencija par jūrieku sagatavošanas, sertificēšanas un sardzes pildīšanas standartiem (*STCW kodekss*),
- Starptautiskais kodekss par uzlabotu pārbaužu programmu beramkravu kuģu un naftas tankkuģu apsekojumu laikā (*ESP kodekss*),
- Starptautiskais ugunsdrošības sistēmu kodekss (*FSS kodekss*).

MEPC 76 laikā paredzēts pieņemt grozījumus šādā dokumentā:

- Konvencija par pretapaugšanas sistēmām (*AFS konvencija*).

2. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

2.1. Konvencija par Starptautisko Jūrniecības organizāciju

Ar Konvenciju par Starptautisko Jūrniecības organizāciju (SJO) ir izveidota SJO. SJO mērķis ir nodrošināt forumu sadarbībai regulējuma un prakses jomā attiecībā uz dažādiem tehniskiem jautājumiem, kuri ietekmē ar starptautisko tirdzniecību saistītu kuģošanu. Tās mērķis ir arī aicināt vispārēji ieviest augstākos iespējamos standartus jautājumos, kuri attiecas uz kuģošanas drošību, navigācijas efektivitāti un kuģu izraisīta jūras piesārņojuma novēršanu un kontroli, veicinot vienlīdzīgus konkurences apstākļus. SJO nodarbojas arī ar attiecīgiem administratīvajiem un juridiskajiem jautājumiem.

Konvencija stājās spēkā 1958. gada 17. martā.

Visas dalībvalstis ir konvencijas puses.

Visas dalībvalstis ir puses 1973. gada Starptautiskajā konvencijā par kuģu izraisīta piesārņojuma novēršanu (*MARPOL konvencija*), kas stājās spēkā 1983. gada 2. oktobrī, un puses VI pielikumā, kas stājās spēkā 2005. gada 18. maijā. Savienība nav *MARPOL* konvencijas puse.

Visas dalībvalstis ir puses 1974. gada Starptautiskajā konvencijā par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (*SOLAS konvencija*), kas stājās spēkā 1980. gada 25. maijā. Savienība nav *SOLAS* konvencijas puse.

Saskaņā ar *SOLAS* konvenciju obligāti ir jāievēro Starptautiskais drošības kodekss kuģiem, kuros kā degvielu izmanto gāzi vai citas degvielas ar zemu uzliesmošanas temperatūru (*IGF kodekss*). Tā nolūks ir nodrošināt starptautisku standartu kuģiem, kuros kā degvielu izmanto gāzi vai šķidrums ar zemu uzliesmošanas temperatūru. Kodekss attiecas uz visām jomām, kurās īpaši jāņem vērā tas, ka par degvielu tiek izmantota gāze vai šķidrums ar zemu uzliesmošanas temperatūru. Tajā ir noteikti kritēriji piedziņas iekārtu un palīgmehānismu izkārtojuma un uzstādīšanai, ja kā degvielu izmanto dabasgāzi, lai nodrošinātu tādu pašu integritātes pakāpi drošuma un uzticamības ziņā, kādu iespējams sasniegt ar jaunām un salīdzināmām ar tradicionālo degvielu darbināmām galvenajām un palīgiekārtām.

2.2. Starptautiskā Jūrniecības organizācija

Starptautiskā Jūrniecības organizācija (SJO) ir specializēta Apvienoto Nāciju Organizācijas aģentūra, kas atbildīga par kuģošanas drošību un drošumu un kuģu izraisīta jūras piesārņojuma novēršanu. Tā ir iestāde, kas nosaka globālos standartus starptautiskās kuģniecības drošības, drošuma un vidisko raksturlielumu jomā. Tās galvenais uzdevums ir izveidot taisnīgu un efektīvu, vispārpieņemtu un visaptveroši īstenotu kuģniecības nozares tiesisko regulējumu.

Organizācijā var iesaistīties jebkura valsts, un visas ES dalībvalstis ir SJO dalībnieces. ES un SJO attiecību pamatā ir Starpvalstu jūrniecības konsultatīvās organizācijas (*IMCO*) un Eiropas Kopienų Komisijas vienošanās par sadarbību, kas noslēgta 1974. gadā.

SJO Kuģošanas drošības komitejā ir visas SJO dalībnieces, un tā sanāk vismaz reizi gadā. Tā izskata jebkādu organizācijas darbības jomā esošus jautājumus, kas attiecas uz navigācijas līdzekļiem, kuģu būvi un aprīkojumu, apkalpes komplektēšanu no drošības viedokļa, noteikumiem par sadursmju novēršanu, bīstamo kravu apstrādi, kuģošanas drošības procedūrām un prasībām, hidrogrāfisko informāciju, kuģu žurnāliem un navigācijas informāciju, jūras negadījumu izmeklēšanu, izcelšanu un glābšanu, un jebkuru citu jautājumu, kas tieši ietekmē kuģošanas drošību.

SJO Jūras vides aizsardzības komitejā arī darbojas visas SJO dalībnieces, un tās sanāksmes notiek vismaz reizi gadā. Tā risina SJO darbības jomā esošos vidiskos jautājumus, kas saistīti ar kuģu radītā piesārņojuma kontroli un novēršanu, uz ko attiecas *MARPOL* līgums un kas aptver piesārņojumu ar naftu, ķīmiskām vielām, ko pārvadā kā beztaras kravas, notekūdeņiem, atkritumiem un kuģu emisijām gaisā, ieskaitot gaisu piesārņojošas vielas un siltumnīcefekta gāzu emisijas. Citi risināmie jautājumi ietver balasta ūdeņu apsaimniekošanu, pretapaugšanas sistēmas, kuģu pārstrādi, gatavību un reaģēšanas darbības piesārņojuma gadījumā un īpašu apgabalu un īpaši jutīgu jūras apgabalu identificēšanu.

Gan SJO Kuģošanas drošības komiteja, gan Jūras vides aizsardzības komiteja nodrošina mehānismu, kas ļauj tām izpildīt SJO konvencijas, SJO Asamblejas vai SJO Padomes uzticētos pienākumus vai jebkādu iepriekšminētajā darbības jomā esošus pienākumus, kurus tām var uzticēt saskaņā ar citiem starptautiskiem tiesību instrumentiem un kurus atzīst SJO. Kuģošanas drošības komitejas un Jūras vides aizsardzības komitejas, ka arī to palīgstrukturūru lēmumus pieņem ar šo komiteju locekļu balsu vairākumu.

2.3. Paredzētie SJO Kuģošanas drošības komitejas akti

2021. gada 5.–14. maijā *MSC 103* pieņems grozījumus *STCW* konvencijā un kodeksā, *ESP* kodeksā, *FSS* kodeksā, *SOLAS III* nodaļā un *LSA* kodeksā.

Ar paredzētajiem grozījumiem *STCW* konvencijas 1/1. noteikumā paredzēts ieviest definīciju terminam “augstspriegums” un *STCW* kodeksa A-1/1. iedaļā grozīt termina “darbības līmenis” definīciju, ietverot tajā amatu “elektromehāniķis”.

Paredzēto 2011. gada *ESP* kodeksa B pielikuma A daļas 2. pielikuma grozījumu nolūks ir ierobežot dubultkorpusa naftas tankkuģu korpusa biezuma mērījumus pirmā atjauninājuma apsekojumā, atļaujot tos tikai aizdomīgās vietās.

Paredzēto Ugunsdrošības sistēmu (*FSS*) kodeksa 9. nodaļas grozījumu nolūks ir precizēt, ka ir pieņemama mazāk sarežģīta un lētāka sekcijas defekta izolācija individuāli identificējamām ugunsgrēka detektoru sistēmām, kas uzstādītas kravas kuģos un pasažieru kuģu kajīšu balkonos.

2.4. Paredzētais SJO Jūras vides aizsardzības komitejas akts

2021. gada 10.–17. jūnijā *MEPC 76* pieņems grozījumus *AFS* konvencijā. Paredzēto grozījumu nolūks ir iekļaut ciburtrīnu aizliegto pretapaugšanas vielu sarakstā. Tas notiek ES iniciatīvas rezultātā.

3. NOSTĀJA, KAS JĀIEŅEM SAVIENĪBAS VĀRDĀ

3.1. Grozījumi Starptautiskajā konvencijā par jūrnieku sagatavošanas, sertificēšanas un sardzes pildīšanas standartiem

Cilvēkfaktora, apmācības un sardzes apakškomitejas 6. sesijā (*HTW 6*), kas notika no 2019. gada 29. aprīļa līdz 3. maijam, apakškomiteja piekrita *ITF* ierosinājumam precizēt funkcijas “elektromehāniķis” darbības līmeni *STCW* kodeksa A-I/1. iedaļas (Definīcijas un skaidrojumi) definīcijā “darbības līmenis” un iekļaut šajā iedaļā jaunu definīciju terminam “augstspriegums”.

Apakškomiteja pēc tam vienojās definīcijas “augstspriegums” projektu iekļaut *STCW* kodeksa I/1. noteikumā, kā izklāstīts *HTW 6/13 7.* pielikumā, iesniedzot to *MSC 102* apstiprināšanai un pieņemšanai. Apakškomiteja arī vienojās par *STCW* kodeksa A-I/1. iedaļas grozījuma projektu, ar kuru amatu “elektromehāniķis” iekļauj termina “darbības līmenis” definīcijā (šāds grozījums izriet no šā amata ieviešanas ar 2010. gada Manilas grozījumiem, kas izklāstīti *HTW 6/13 8.* pielikumā), un par tā iesniegšanu *MSC 102* apstiprināšanai un pieņemšanai.

MSC 102 grozījumus apstiprināja, un *MSC 102* ziņojuma (*MSC 102/24*) 13.9. un 13.10. punktā norādīts, ka grozījumus paredzēts pieņemt *MSC 103*.

Savienībai šie grozījumi būtu jāatbalsta, jo ar tiem tiek precizēts funkcijas “elektromehāniķis” darbības līmenis un ieviesta termina “augstspriegums” vienota definīcija.

3.2. Grozījumi Starptautiskajā kodeksā par uzlabotu pārbaužu programmu beramkravu kuģu un naftas tankkuģu apsekojumu laikā (*ESP* kodekss)

Kuģu projektēšanas un būves apakškomitejas 7. sesijā tika izskatīts *IACS* uz pētījuma pamata iesniegtais priekšlikums grozīt 2011. gada *ESP* kodeksa (grozīts ar rezolūciju *MSC.461(101)*) B pielikuma A daļas 2. pielikumu, nosakot, ka dubultkorpusa naftas tankkuģu biežuma mērījumus pirmā atjauninājuma apsekojumā būtu pietiekami veikt tikai aizdomīgās vietās. Pēc īsas apspriešanās apakškomiteja piekrita 2011. gada *ESP* kodeksa grozījumu projektam, kas izklāstīts 7. pielikumā, un nolēma to iesniegt *MSC 102* apstiprināšanai un pieņemšanai.

MSC 102 grozījumus apstiprināja, un *MSC* ziņojuma (*MSC 102/24*) 17.24. punktā norādīts, ka grozījumus paredzēts pieņemt *MSC 103*. Šis jautājums jau ir iekļauts ES neoficiālajā dokumentā par *MSC 102*.

Savienībai šie grozījumi būtu jāatbalsta, jo tie ļauj *IACS* koncentrēties uz aizdomīgajām vietām, kad tiek veikti dubultkorpusa naftas tankkuģu biežuma mērījumi.

3.3. Grozījumi Starptautiskajā ugunsdrošības sistēmu kodeksā (*FSS* kodekss)

MSC 98 apakškomitejas 2018.–2019. gada darba kārtībā un *SSE 6* pagaidu darba kārtībā iekļāva jaunu punktu “Grozījumi *FSS* kodeksa 9. nodaļā attiecībā uz prasībām, ko piemēro kravas kuģiem un pasažieru kuģu balkoniem, kuros uzstādītas individuāli identificējamu ugunsgrēka detektoru sistēmas” (*MSC 98/23*, 20.34. punkts), par pabeigšanas termiņu nosakot 2020. gadu.

Kuģa sistēmu un aprīkojuma (*SSE*) apakškomiteja 7. sesijā vienojās par Starptautiskā ugunsdrošības sistēmu kodeksa (*FSS* kodekss) 9. nodaļas grozījumu projektu un saistīto *MSC*

rezolūcijas projektu, kas izklāstīts *SSE 7/21* ziņojuma 3. pielikumā, un nolēma tos iesniegt apstiprināšanai *MSC 102*.

MSC 102 FSS kodeksa 9. nodaļas grozījumu projektu apstiprināja, un *MSC* ziņojuma (*MSC 102/24*) 19.8. punktā norādīts, ka grozījumus paredzēts pieņemt *MSC 103*.

Savienībai šie grozījumi būtu jāatbalsta, jo ar tiem atļautas sistēmas, kurās apvienota pasažieru kuģiem nepieciešamo individuāli identificējamo ugunsgrēka detektoru pastiprinātā drošība un mazāk sarežģīta un lētāka sekcijas defekta izolācija, kas ir pieņemama tikai attiecībā uz kravas kuģiem un pasažieru kuģu balkoniem.

3.4. Grozījumi Konvencijā par pretapaugšanas sistēmām

MEPC 71 ir pieņēmusi ES lūgumu, kurā ierosināts grozīt Starptautiskās konvencijas par kuģu kaitīgo pretapaugšanas sistēmu kontroli (*AFS* konvencija, 2001. gads) 1. pielikumu, paredzot cibutrīna kontroles un pārceļot grozījuma apspriešanu uz Piesārņojuma novēršanas un kontroles apakškomitejas 5. sesiju (*PPR 5*).

MEPC 73 atzīmēja, ka *PPR 5*, kas vispirms ir piekritusi, ka sākotnējais priekšlikums grozīt *AFS* konvencijas 1. pielikumu, lai tajā iekļautu cibutrīna kontroles (Savienības vārdā iesniegts ar dokumentu *PPR 5/19* kopā ar dokumentā *PPR 5/INF.9* iekļauto informāciju), atbilst *AFS* konvencijas 2. pielikuma prasībām, ir vienojusies, ka ir pamats cibutrīna detalizētākai pārskatīšanai.

Pēc diskusijām *PPR 7* apakškomiteja vienojās, pirmkārt, par *AFS* konvencijas 1. pielikuma (Pretapaugšanas sistēmu kontroles) grozījuma projektu, ar ko tiek iekļautas cibutrīna kontroles, kā izklāstīts 6. pielikuma 1. pielikumā, un tā iesniegšanu *MEPC 75* ar mērķi apstiprināt spēkā stāšanās datumus, kuri šobrīd ir kvadrātiekvās, un vēlāk apstiprināt arī projektu; un, otrkārt, par *AFS* konvencijas 4. pielikuma (Apsekojumi un sertifikācijas prasības pretapaugšanas sistēmām) grozījumu projektu, tai skaitā par Starptautiskās pretapaugšanas sistēmas sertifikāta parauga grozījumu projektu, lai iesniegtu tos izskatīšanai *MEPC 75* ar mērķi tos apstiprināt.

MEPC 75 AFS konvencijas grozījumu tekstu ir pabeigusi, un *MEPC* ziņojuma (*MEPC 75/18*) 10.17. punktā norādīts, ka grozījumus paredzēts pieņemt *MEPC 76*. Nostāja atbalstīt šos grozījumus ir iekļauta ES neoficiālajā dokumentā par *MEPC 75*.

Savienība nāca klajā ar aicinājumu visā pasaulē aizliegt šo pretapaugšanas vielu, ko ES tagad ir aizliegts tirgot. Tāpēc Savienībai būtu jāatbalsta šie grozījumi, jo ar tiem šī viela tiks aizliegta visā pasaulē un tiks sasniegts ES mērķis.

3.5. Attiecīgie ES tiesību akti un ES kompetence

3.5.1. Grozījumi Starptautiskajā konvencijā par jūrnieku sagatavošanas, sertificēšanas un sardzes pildīšanas standartiem

Direktīvā 2008/106/EK¹ noteikts, ka dalībvalstīm ir jānodrošina, ka jūrnieki kā minimums ir apmācīti atbilstoši *STCW* konvencijas prasībām, un ka tām ir jāpiemēro *STCW* kodeksa A daļa. Šajā gadījumā ir būtiski ņemt vērā direktīvas 1. panta 6) un 7) punktu, kurā noteikti par elektroiekārtām atbildīgo virsnieku pienākumi, un I pielikuma I nodaļas III/5. noteikumu, kurā atsaucas uz elektrisko, elektronisko un vadības iekārtu funkciju, kas ir saistīta ar kompetences standartos noteiktajām spējām. Ar *MSC 103* pieņemšanai paredzētajiem grozījumiem tiks mainīta *STCW* kodeksa A daļa, un tas ietekmēs direktīvas prasības.

¹ OV L 323, 3.12.2008., 33.–61. lpp.

3.5.2. *Grozījumi Starptautiskajā kodeksā par uzlabotu pārbaužu programmu beramkravu kuģu un naftas tankkuģu apsekojumu laikā*

Ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 530/2012² 5. un 6. pantu SJO stāvokļa novērtēšanas sistēma (CAS) ir noteikta par obligātu vienkorpusa naftas tankkuģiem, kuri ir vairāk nekā 15 gadus veci. Beramkravu kuģu un naftas tankkuģu apsekojumu laikā veicamo uzlaboto pārbaužu programmā jeb Pastiprinātās apsekošanas programmā (ESP) norādīts, kā īstenot šādu pastiprinātu novērtēšanu. Tā kā CAS izmanto ESP kā rīku sava mērķa sasniegšanai, jebkādas izmaiņas saistībā ar ESP pārbaudēm, kā šie grozījumi, kas paredz, ka lielāka vērtība dubultkorpusa naftas tankkuģu biežuma mērījumos pirmā atjauninājuma apsekojumā pievēršama tikai aizdomīgajām vietām, būs automātiski piemērojamas arī ar Regulu (ES) Nr. 530/2012.

3.5.3. *Grozījumi Starptautiskajā ugunsdrošības sistēmu kodeksā (FSS kodekss)*

Ar Direktīvas 2009/45/EK par pasažieru kuģu drošības noteikumiem un standartiem³ 6. panta 2. punkta a) apakšpunkta i) punktu SOLAS konvenciju ar tās grozījumiem piemēro A klases pasažieru kuģiem. SOLAS konvencija paredz, ka pasažieru kuģiem FSS kodekss ir obligāts.

Tāpēc FSS kodeksa grozījumi, ko paredzēts pieņemt MSC 103, ietekmētu prasības, kuras piemērojamas ar Direktīvu 2009/45/EK.

3.5.4. *Grozījumi Konvencijā par pretapaugšanas sistēmām*

Pretapaugšanas līdzekļu pieejamību tirgū un to izmantošanu reglamentē ES Biocīdu regula (ES) Nr. 528/2012⁴. Ņemot vērā vairāku zinātnisko pētījumu rezultātus un ES līmenī veikto salīdzinošo pārskatīšanu, Komisija 2016. gada 27. janvārī pieņēma Īstenošanas lēmumu (ES) 2016/107⁵, ar kuru faktiski visās ES dalībvalstīs un EEZ valstīs tika aizliegts laist tirgū un izmantot preapaugšanas krāsas, kas satur ciburtrīnu. Tādējādi pretapaugšanas sistēmu konvencijas grozījumi ietekmēs Regulu (ES) Nr. 528/2012.

3.5.5. *ES kompetence*

STCW kodeksa A daļas grozījumi ietekmētu ES tiesību aktus, proti, Direktīvas 2008/106/EK piemērošanu.

ESP kodeksa grozījumi ietekmētu ES tiesību aktus, proti, Regulas (ES) Nr. 530/2012 piemērošanu.

Starptautiskā ugunsdrošības sistēmu kodeksa (FSS kodekss) grozījumi ietekmētu ES tiesību aktus, proti, Direktīvas 2009/45/EK 6. panta 2. punkta a) apakšpunkta i) punkta piemērošanu.

Starptautiskās konvencijas par kuģu kaitīgo pretapaugšanas sistēmu kontroli grozījumi ietekmētu ES tiesību aktus, proti, Regulas (ES) Nr. 528/2012 piemērošanu.

Tādējādi saskaņā ar LESD 3. panta 2. punkta beigu daļu Savienībai ir ekskluzīva kompetence, un tāpēc ir nepieciešams noteikt Savienības nostāju attiecībā uz aktiem, ar kuriem pieņem iepriekš minētos grozījumus.

² OV L 172, 30.6.2012., 3.–9. lpp.

³ OV L 163, 25.6.2009., 1.–140. lpp.

⁴ OV L 167, 27.6.2012., 1.–123. lpp.

⁵ OV L 21, 28.1.2016., 81.–82. lpp.

4. JURIDISKAIS PAMATS

4.1. Procesuālais juridiskais pamats

4.1.1. Principi

Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 218. panta 9. punktā paredzēti lēmumi, ar kuriem nosaka “nostāju, kas Savienības vārdā jāapstiprina kādā ar nolīgumu izveidotā struktūrā, ja šāda struktūra ir tiesīga pieņemt lēmumus ar juridiskām sekām, izņemot lēmumus, kas papildina vai groza attiecīgajā nolīgumā noteikto iestāžu sistēmu”.

LESD 218. panta 9. punktu piemēro neatkarīgi no tā, vai Savienība ir attiecīgās struktūras dalībiece vai nolīguma puse⁶.

Jēdziens “lēmumi ar juridiskām sekām” ietver aktus, kam ir juridiskas sekas saskaņā ar starptautisko tiesību normām, kuras reglamentē attiecīgo struktūru. Tas ietver arī instrumentus, kam nav saistoša spēka saskaņā ar starptautiskajām tiesībām, bet kas “var būtiski ietekmēt Savienības likumdevēja pieņemtā tiesiskā regulējuma saturu”⁷.

4.1.2. Piemērošana konkrētajā gadījumā

SJO Kuģošanas drošības komiteja un Jūras vides aizsardzības komiteja ir ar nolīgumu, proti, ar Konvenciju par Starptautisko Jūrniecības organizāciju, izveidotas struktūras.

Akti, ko šīs abas SJO komitejas tiek aicinātas pieņemt, ir akti ar juridiskām sekām. Paredzētie akti var būtiski ietekmēt šādu ES tiesību aktu saturu:

- Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 19. novembra Direktīva (ES) 2008/106 par jūrnieku minimālo sagatavotības līmeni. Iemesls: direktīva piemēro *STCW* kodeksa A daļu;
- Eiropas Parlamenta un Padomes 2012. gada 13. jūnija Regula (ES) Nr. 530/2012, ar ko paredz paātrināti pakāpeniski ieviest prasību par dubultkorpusu vai līdzvērtīgu konstrukciju attiecībā uz vienkorporusa naftas tankkuģiem. Iemesls: ar šo regulu tiek padarīta obligāta SJO stāvokļa novērtēšanas sistēmas (*CAS*) piemērošana vienkorporusa naftas tankkuģiem, kuri ir vairāk nekā 15 gadus veci. Beramkravu kuģu un naftas tankkuģu apsekojumu laikā veicamo uzlaboto pārbaužu programmā jeb Pastiprinātās apsekošanas programmā (*ESP*) norādīts, kā īstenot šādu pastiprinātu novērtēšanu. Tā kā *CAS* izmanto *ESP* kā līdzekli sava mērķa sasniegšanai, jebkuras *ESP* pārbaužu izmaiņas kļūs automātiski piemērojamas ar Regulu (ES) Nr. 530/2012;
- Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/45/EK par pasažieru kuģu drošības noteikumiem un standartiem. Iemesls: Direktīvā 2009/45 noteikts, ka A klases pasažieru kuģiem pilnībā jāatbilst grozītās *SOLAS* konvencijas prasībām. *FFS* kodekss ir noteikts par obligātu saskaņā ar *SOLAS* konvenciju;
- Eiropas Parlamenta un Padomes 2012. gada 22. maija Regula (ES) Nr. 528/2012 par biocīdu piedāvāšanu tirgū un lietošanu. Iemesls: minētā regula aizliedz visās ES dalībvalstīs un EEZ valstīs darīt tirgū pieejamas un izmantot pretapaugšanas krāsas, kas satur ciburtrīnu.

Tāpēc grozījumi:

- Starptautiskajā konvencijā par jūrnieku sagatavošanas, sertificēšanas un sardzes pildīšanas standartiem,

⁶ Lieta C-399/12, Vācija/Padome (*OIV*), ECLI:EU:C:2014:2258, 64. punkts.

⁷ Lieta C-399/12, Vācija/Padome (*OIV*), ECLI:EU:C:2014:2258, 61.–64. punkts.

- Starptautiskajā kodeksā par uzlabotu pārbaužu programmu beramkravu kuģu un naftas tankkuģu apsekojumu laikā,
- Starptautiskajā ugunsdrošības sistēmu kodeksā (*FSS kodekss*),
- Starptautiskajā konvencijā par kuģu kaitīgo pretapaugšanas sistēmu kontroli

ietekmētu ES tiesību aktus, jo tie tiktu piemēroti ar attiecīgi Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 19. novembra Direktīvu (ES) 2008/106 par jūrnieku minimālo sagatavotības līmeni, Eiropas Parlamenta un Padomes 2012. gada 13. jūnija Regulu (ES) Nr. 530/2012, ar ko paredz paātrināti pakāpeniski ieviest prasību par dubultkorpusu vai līdzvērtīgu konstrukciju attiecībā uz vienkorpusa naftas tankkuģiem, Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 6. maija Direktīvu 2009/45/EK par pasažieru kuģu drošības noteikumiem un standartiem un Eiropas Parlamenta un Padomes 2012. gada 22. maija Regulu (ES) Nr. 528/2012 par biocīdu piedāvāšanu tirgū un lietošanu.

Paredzētie akti nepapildina un negroza nolīgumā noteikto iestāžu sistēmu.

Tāpēc ierosinātā lēmuma procesuālais juridiskais pamats ir LESD 218. panta 9. punkts.

4.2. Materiālais juridiskais pamats

4.2.1. Principi

Lēmuma, kas pieņemams saskaņā ar LESD 218. panta 9. punktu, materiālais juridiskais pamats galvenokārt ir atkarīgs no paredzētā akta, par kuru nostāja Savienības vārdā jāieņem, mērķa un satura. Ja paredzētajam aktam ir divi mērķi vai divi komponenti, no kuriem viens ir klasificējams kā galvenais, bet otrs ir pakārtots, lēmums saskaņā ar LESD 218. panta 9. punktu jābalsta uz viena materiālā juridiskā pamata, proti, tā, kas nepieciešams galvenajam vai dominējošajam mērķim vai komponentam.

4.2.2. Piemērošana konkrētajā gadījumā

Paredzētā akta galvenais mērķis un saturs attiecas uz jūras transportu. Tāpēc ierosinātā lēmuma materiālais juridiskais pamats ir LESD 100. panta 2. punkts.

4.3. Secinājums

Ierosinātā lēmuma juridiskajam pamatam vajadzētu būt LESD 100. panta 2. punktam saistībā ar LESD 218. panta 9. punktu.

Priekšlikums

PADOMES LĒMUMS

par nostāju, kas Eiropas Savienības vārdā jāieņem Starptautiskās Jūrniecības organizācijas Kuģošanas drošības komitejas 103. sesijā un Jūras vides aizsardzības komitejas 76. sesijā attiecībā uz grozījumu pieņemšanu Starptautiskajā konvencijā par jūrnieku sagatavošanas, sertificēšanas un sardzes pildīšanas standartiem, Starptautiskajā kodeksā par uzlabotu pārbaužu programmu beramkravu kuģu un naftas tankkuģu apsekojumu laikā, Starptautiskajā ugunsdrošības sistēmu kodeksā un Starptautiskajā konvencijā par kuģu kaitīgo pretapaugšanas sistēmu kontroli

EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 100. panta 2. punktu saistībā ar 218. panta 9. punktu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

tā kā:

- (1) Konvencija par Starptautisko Jūrniecības organizāciju (SJO) stājās spēkā 1958. gada 17. martā.
- (2) SJO ir specializēta Apvienoto Nāciju Organizācijas aģentūra, kas ir atbildīga par kuģošanas drošību un drošumu un kuģu izraisīta jūras un gaisa piesārņojuma novēršanu. Visas Savienības dalībvalstis ir SJO locekles. Savienība nav SJO locekle.
- (3) Saskaņā ar SJO konvencijas 28. panta b) punktu Kuģošanas drošības komiteja var pieņemt grozījumus Starptautiskajā konvencijā par jūrnieku sagatavošanas, sertificēšanas un sardzes pildīšanas standartiem¹ (*STCW* konvencija) un Starptautiskajā konvencijā par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras² (*SOLAS* konvencija).
- (4) Saskaņā ar SJO konvencijas 38. panta a) punktu Jūras vides aizsardzības komiteja var pieņemt grozījumus Starptautiskajā konvencijā par kuģu kaitīgo pretapaugšanas sistēmu kontroli (*AFS* konvencija)³.
- (5) Jūras vides aizsardzības komiteja 103. sesijā 2021. gada 5.–14. maijā pieņems grozījumus *STCW* konvencijā, Starptautiskajā kodeksā par uzlabotu pārbaužu programmu beramkravu kuģu un naftas tankkuģu apsekojumu laikā (*ESP* kodekss) un Starptautiskajā ugunsdrošības sistēmu kodeksā (*FSS* kodekss).
- (6) Jūras vides aizsardzības komiteja 76. sesijā, kas notiks 2021. gada 10.–17. jūnijā, pieņems grozījumus *AFS* konvencijā.

¹ *STCW* konvencija stājās spēkā 1984. gada 28. aprīlī.

² *SOLAS* konvencija stājās spēkā 1980. gada 25. maijā.

³ *AFS* konvencija stājās spēkā 2008. gada 17. septembrī.

- (7) Ir lietderīgi noteikt nostāju, kas Savienības vārdā jāieņem Jūras vides aizsardzības komitejas 103. sesijā, jo *STCW* konvencijas, *ESP* kodeksa un *FSS* kodeksa grozījumi būtiski ietekmēs Savienības tiesību aktu saturu, proti, attiecīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2008/106/EK⁴, Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 530/2012⁵ un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2009/45/EK⁶.
- (8) *STCW* konvencijas *STCW* kodeksa A daļas grozījumi precizētu funkcijas “elektromehāniķis” darbības līmeni un ieviestu termina “augstspriegums” vienotu definīciju. Tādējādi Savienībai šie grozījumi būtu jāatbalsta, jo ar tiem tiek precizēti uz kuģa strādājošo cilvēku pienākumi, un tas sniedz lielāku skaidrību par dažādajiem pienākumiem un uzdevumiem.
- (9) *ESP* kodeksa B pielikuma A daļas 2. pielikuma grozījumi dod inspektoriem, kas veic naftas dubultkorpusa tankkuģu biežuma mērījumus, iespēju koncentrēties uz aizdomīgām vietām. Tādējādi Savienībai šie grozījumi būtu jāatbalsta, jo ar tiem tiks palielināta drošība jūrā un samazināts noplūdes risks avāriju gadījumā.
- (10) Ar *FSS* kodeksa 9. nodaļas grozījumiem tiks atļautas sistēmas, kurās apvienota pasažieru kuģiem nepieciešamo individuāli identificējamo ugunsgrēka detektoru pastiprinātā drošība un mazāk sarežģīta un lētāka sekcijas defekta izolācija, kas ir pieņemama tikai attiecībā uz kravas kuģiem un pasažieru kuģu balkoniem. Tādējādi Savienībai šie grozījumi būtu jāatbalsta, jo tie sniegs labāku aizsardzību cilvēkiem uz kuģa ugunsgrēka gadījumā.
- (11) Ir lietderīgi noteikt nostāju, kas Savienības vārdā jāieņem Jūras vides aizsardzības komitejas 76. sesijā, jo *AFS* Konvencijas 1. un 4. pielikuma grozījumi būtiski ietekmēs Savienības tiesību aktu saturu, proti, Eiropas Parlamenta un Padomes 2012. gada 22. maija Regulu (ES) 528/2012 par biocīdu piedāvāšanu tirgū un lietošanu.
- (12) Šie *AFS* Konvencijas 1. un 4. pielikuma grozījumi nodrošinās, ka visā pasaulē tiek aizliegta pretapaugšanas viela cibutrīns, ko Savienībā jau ir aizliegts tirgot.
- (13) Savienības nostāja jāpauž Savienības dalībvalstīm, kuras ir SJO Kuģošanas drošības komitejas un Jūras vides aizsardzības komitejai locekles, rīkojoties kopīgi,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Nostāja, kas Savienības vārdā jāieņem Starptautiskās Jūrniece organizācijas (SJO) Kuģošanas drošības komitejas 103. sesijā, ir piekrist, ka:

- (a) tiek pieņemti grozījumi Starptautiskajā konvencijā par jūrniece sagatavošanas, sertificēšanas un sardzes pildīšanas standartiem, kas paredzēti SJO dokumenta MSC 102/24 7. un 8. pielikumā;

⁴ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2008/106/EK (2008. gada 19. novembris) par jūrniece minimālo sagatavotības līmeni (OV L 323, 3.12.2008., 33. lpp.).

⁵ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 530/2012 (2012. gada 13. jūnijs), ar ko paredz pārtrūnāti pakāpeniski ieviest prasību par dubultkorpusu vai līdzvērtīgu konstrukciju attiecībā uz vienkorporusa naftas tankkuģiem (OV L 172, 30.6.2012., 3. lpp.).

⁶ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/45/EK (2009. gada 6. maijs) par pasažieru kuģu drošības noteikumiem un standartiem (OV L 163, 25.6.2009., 1. lpp.).

- (b) tiek pieņemti grozījumi Starptautiskajā kodeksā par uzlabotu pārbaužu programmu beramkravu kuģu un naftas tankkuģu apsekojumu laikā, kas paredzēti SJO dokumenta MSC 102/24 15. pielikumā, un
- (c) tiek pieņemti grozījumi Starptautiskajā ugunsdrošības sistēmu kodeksā, kas paredzēti SJO dokumenta MSC 102/24 20. pielikumā.

2. pants

Nostāja, kas Savienības vārdā jāieņem SJO Jūras vides aizsardzības komitejas 76. sesijā, ir piekrist, ka tiek pieņemti grozījumi Starptautiskajā konvencijā par kuģu kaitīgo pretapaugšanas sistēmu kontroli, kas paredzēti SJO dokumenta MEPC 75/18 7. pielikumā.

3. pants

1. Šā lēmuma 1. pantā minēto nostāju pauž Savienības dalībvalstis, kuras ir SJO Kuģošanas drošības komitejas locekles, rīkojoties kopīgi.
2. Šā lēmuma 2. pantā minēto nostāju pauž Savienības dalībvalstis, kuras ir SJO Jūras vides aizsardzības komitejas locekles, rīkojoties kopīgi.

4. pants

Šis lēmums ir adresēts dalībvalstīm.

Briselē,

*Padomes vārdā –
priekšsēdētājs*