



EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 17.4.2013
COM(2013) 212 final

2013/0112 (NLE)

Predlog

SKLEP SVETA

o stališču, ki ga je treba sprejeti v imenu Evropske unije na 65. zasedanju Odbora za varstvo morskega okolja v zvezi s spremembami obrazcev A in B iz mednarodnega spričevala o preprečevanju onesnaženja z oljem in spremembami programa ocene stanja ter na 92. zasedanju Odbora za pomorsko varnost v zvezi s spremembami Mednarodnega kodeksa za varno upravljanje ladij in spremembami poglavja III Konvencije SOLAS ter kodeksov o visokohitrostnih plovilih iz let 1994 in 2000 glede urjenj za vstopanje v zaprte prostore in reševanje

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. OZADJE PREDLOGA

Ta predlog Komisije se nanaša na določitev stališča Unije v različnih organih Mednarodne pomorske organizacije (IMO) v zvezi s:

- sprejetjem sprememb dopolnilnih obrazcev A in B k mednarodnemu spričevalu o preprečevanju onesnaženja z oljem;
- sprejetjem sprememb programa ocene stanja (Rezolucija Odbora IMO za varstvo morskega okolja MEPC.94(46)) (v zvezi s sprejetjem Mednarodnega kodeksa o okrepljenem programu inšpekcij med pregledi ladij za prevoz razsutega tovora in naftnih tankerjev 2011);
- sprejetjem sprememb Mednarodnega kodeksa za varno upravljanje ladij;
- sprejetjem sprememb poglavja III Mednarodne konvencije o varstvu človeškega življenja na morju (SOLAS) ter kodeksov o visokohitrostnih plovilih iz let 1994 in 2000;
- sprejetjem navedenih sprememb v skladu z ustreznimi določbami zadevnih konvencij.

1.1. Dopolnilna obrazca A in B k mednarodnemu spričevalu o preprečevanju onesnaženja z oljem

Dopolnilna obrazca k mednarodnemu spričevalu o preprečevanju onesnaženja z oljem (spričevalo IOPP) je treba hraniti na ladji. Obrazec A se izda za ladje, ki niso tankerji za prevoz nafte, obrazec B pa se izda za tankerje za prevoz nafte. Spremembe se v obeh dokumentih nanašajo na črtanje zahteve po informacijah glede zapisa zmogljivosti sežigalne naprave, ki je bila v preteklosti v obeh obrazcih zapisana v litrih/uro (l/h). S poznejšim dokumentom, Rezolucijo Odbora IMO za varstvo morskega okolja MEPC.187(59), je bila v Prilogi 2 uvedena drugačna merilna metoda (zmogljivost v kW ali kcal/h). Ugotovljeno je bilo, da uporaba obeh merilnih metod povzroča zmedo pri zapisovanju in inšpekcijskih pregledih; poleg tega je bilo prvo metodo težko uporabljati, za drugo pa je bilo ugotovljeno, da nima praktičnega pomena. Zato je treba zahtevo po zapisu zmogljivosti sežigalne naprave črtati iz obeh obrazcev.

Te spremembe so določene v Prilogi 13 k poročilu MEPC 64/23/Dod.1. V odstavku 7.32 poročila MEPC 64 (MEPC 64/23) je navedeno, da bodo te spremembe sprejete na 65. zasedanju Odbora IMO za varstvo morskega okolja (MEPC 65).

1.2. Program ocene stanja (Rezolucija MEPC.94(46): spremembe v zvezi s sprejetjem Mednarodnega kodeksa o okrepljenem programu inšpekcij med pregledi ladij za prevoz razsutega tovora in naftnih tankerjev 2011)

Program ocene stanja (CAS) določa okvir za okrepljen inšpekcijski nadzor starejših ladij. Okrepljeni program inšpekcij med pregledi ladij za prevoz razsutega tovora in naftnih tankerjev ali okrepljeni program inšpekcij (ESP) določa, kako je treba ta okrepljeni nadzor opravljati. Ker se v programu ocene stanja uporablja okrepljeni program inšpekcij, se program ocene stanja sklicuje na okrepljeni program inšpekcij kot orodje. S sedanjo spremembo se spreminja program ocene stanja tako, da se sklicuje na najnovejši (2011) Kodeks o okrepljenem programu inšpekcij (Kodeks ESP).

Te spremembe so določene v Prilogi 16 k poročilu MEPC 64/23/Dod.1. V odstavku 11.13 poročila MEPC 64 (MEPC 64/23) je navedeno, da bodo te

spmembe sprejete na 65. zasedanju Odbora IMO za varstvo morskega okolja (MEPC 65).

1.3. Mednarodni kodeks o varnem upravljanju ladij (Kodeks ISM)

Cilj Mednarodnega kodeksa o varnem upravljanju ladij je zagotavljanje varnosti na morju, varovanje ljudi pred telesnimi poškodbami ali izgubo življenja ter preprečevanje povzročanja škode v okolju, zlasti morskem, in škode na premoženju. Spremembe, ki jih je treba sprejeti, so rezultat enega od mnogih uspešnih predlogov EU Mednarodni pomorski organizaciji (IMO) na to temo, v tem primeru STW 43/10¹. Vplivale bodo na Kodeks ISM, predlagalo pa jih je 27 držav članic in Evropska komisija, da bi se povečala učinkovitost Kodeksa.

Spremembe Kodeksa vključujejo:

oddelek 6 Dela A (Viri in osebje): vključitev posebnega pojasnila (novi odstavek 6.2.1), da bi morala družba zagotoviti ustrezno število članov ladijske posadke na podlagi določenih postopkov, ki vključujejo vse vidike ohranjanja varnih in učinkovitih postopkov na ladjih;

oddelek 12 Dela A (Preverjanje, pregled in ocena družb): vključitev posebnega pojasnila (novi odstavek 12.2) glede lastništva družbe ter dolžnosti in odgovornosti, ki jih nalaga Kodeks, tako da družba, kadar prenese določene dolžnosti, ki jih nalaga Kodeks ISM, kljub temu zadrži vso odgovornost, pri čemer mora redno preverjati, ali subjekti, na katere je prenesla določene naloge, povezane s Kodeksom ISM, delujejo v skladu s Kodeksom ISM;

opombe: vključitev navzkrižnega sklicevanja na ustrezne smernice znotraj Kodeksa.

Te spremembe so določene v Prilogi 22 k poročilu Odbora IMO za pomorsko varnost – MSC 91/22/Dod.2. V odstavku 11.9 poročila MSC 91 (MSC 91/22) je navedeno, da bodo te spremembe sprejete na 92. zasedanju Odbora za pomorsko varnost (MSC 92).

1.4. Spremembe poglavja III Konvencije SOLAS, kodeksov o visokohitrostnih plovilih iz let 1994 in 2000 ter Kodeksa o varnosti dinamično podprtih plovil iz leta 1978 v zvezi z urjenjem za vstopanje v zaprte prostore in reševanje

Poglavje III Konvencije SOLAS se nanaša na reševalno opremo in naprave. Zadevna sprememba se nanaša na uredbo 19 o usposabljanju in urjenju za ravnanje v nujnih primerih in je namenjena zmanjšanju števila smrtnih žrtev, povezanega z vstopanjem v zaprte prostore, in sicer tako, da za člane posadke, ki so odgovorni za vstopanje v zaprte prostore in reševanje, zahteva, da se vsaj enkrat v dveh mesecih udeležijo urjenja za vstopanje v zaprte prostore in reševanje. Podobne spremembe je treba vnesti v kodeksa o visokohitrostnih plovilih iz let 1994 in 2000 ter tudi v Kodeks o varnosti dinamično podprtih plovil.

Spremembe, ki se nanašajo na kodeksa o visokohitrostnih plovilih iz let 1994 in 2000, vsebuje Priloga 30 oziroma Priloga 31 k MSC 91/22/Dod.2. V odstavku 13.7 poročila MSC 91 (MSC 91/22) je navedeno, da bodo te spremembe sprejete na 92. zasedanju Odbora za pomorsko varnost (MSC 92).

Spremembe, ki se nanašajo na Kodeks o varnosti dinamično podprtih plovil (Kodeks DSC), so določene v dokumentu MSC 92/3/1 o posledičnih spremembah kodeksov o

¹ STW 43/10 Izboljšanje učinkovitosti izvajanja Mednarodnega kodeksa o varnem upravljanju ladij.

premičnih plavajočih vrtalnih enotah (kodeksi MODU) iz let 1979, 1989 in 2009 ter Kodeksa DSC z dne 22. februarja 2013, ki jih je predložil in predstavil sekretariat IMO. Priloga 4 k temu dokumentu vsebuje osnutek Resolucije MSC 92 o spremembi Kodeksa DSC. V odstavku 13.9 poročila MSC 91 (MSC 91/22) je navedeno, da bo ta sprememba sprejeta na 92. zasedanju Odbora za pomorsko varnost (MSC 92). V skladu z Resolucijo A.373(X) lahko Odbor za pomorsko varnost Kodeks DSC spremeni, če je to potrebno. To je sprememba, ki je pripravljena na podlagi podobnih sprememb v drugih povezanih kodeksih.

1.5. Sprejetje sprememb

1.5.1. Sprejetje sprememb dopolnilnih obrazcev A in B k mednarodnemu spričevalu o preprečevanju onesnaženja z oljem in sprememb programa ocene stanja

Te spremembe so bile odobrene na 64. zasedanju Odbora za varstvo morskega okolja, ki je potekalo med 1. in 5. oktobrom 2012, in jih je treba predložiti v sprejetje na 65. zasedanju navedenega odbora, ki bo med 13. in 17. majem 2013.

1.5.2. Sprejetje sprememb Kodeksa ISM, poglavja III Konvencije SOLAS, kodeksov o visokohitrostnih plovilih iz let 1994 in 2000 ter Kodeksa o varnosti dinamično podprtih plovil

Spremembe poglavja III Konvencije SOLAS ter kodeksov o visokohitrostnih plovilih iz let 1994 in 2000 so bile odobrene na 91. zasedanju Odbora za pomorsko varnost, ki je potekalo med 26. in 30. novembrom 2012, ter jih je treba predložiti v sprejetje na 92. zasedanju navedenega odbora, ki bo med 12. in 20. junijem 2013.

S posledičnimi spremembami Kodeksa DSC se je Odbor za pomorsko varnost seznanil na 91. zasedanju, ki je potekalo med 26. in 30. novembrom 2012, in so vključene v osnutek Resolucije Odbora za pomorsko varnost iz Priloge 4 k dokumentu MSC 92/3/1, ki ga je predložil sekretariat IMO ter ga je treba predložiti za sprejetje na 92. zasedanju navedenega odbora, ki bo med 12. in 20. junijem 2013.

Sprejetje in začetek veljavnosti.

Ko bo spremembe odobril in sprejel pristojni odbor IMO, kakor je ustrezno, bodo predložene zadevnim pogodbenicam, da bodo te izrazile privolitev, da jih navedene spremembe zavezujejo.

1.6. Ustrezna zakonodaja EU

1.6.1. Dopolnilna obrazca A in B k mednarodnemu spričevalu o preprečevanju onesnaženja z oljem

Namen Direktive 2009/16/ES² o pomorski inšpekciji države pristanišča je prispevati k občutnemu zmanjšanju števila podstandardnega ladjevja v vodah pod jurisdikcijo držav članic z (a) zagotavljanjem usklajenosti z mednarodnimi predpisi in ustrezno zakonodajo EU o pomorski varnosti, pomorski zaščiti in varstvu morskega okolja ter bivalnih in delovnih razmerah na ladjah; (b) vzpostavitvijo skupnih meril za nadzor ladij države pristanišča; (c) izvajanjem sistema pomorske inšpekcije, ki temelji na inšpekcijskih pregledih v EU in na območju podpisnic Pariškega memoranduma o soglasju (Pariški MOU).

² UL L 131, 28.5.2009, str. 5.

Spremembe teh obrazcev bodo vplivale na zahteve glede inšpekcijskega pregleda ali podrobnejših inšpekcijskih pregledov iz člena 13(1) Direktive 2009/16/ES, zlasti iz točke a) navedenega člena, v skladu s katero:

„1. Pri vsakem začetnem inšpekcijskem pregledu ladje pristojni organ zagotovi, da inšpektor vsaj:

(a) preveri spričevala in dokumente iz Priloge IV, ki se v skladu s pomorsko zakonodajo Skupnosti in konvencijami o varnosti in zaščiti hranijo na ladji;“.

To spričevalo je navedeno kot točka 7 v Prilogi IV k Direktivi.

Posledica sprememb bodo različne zahteve v takšnih obrazcih, ki jih morajo inšpektorji za varnost plovbe preveriti v skladu s členom 13(1) Direktive 2009/16/ES. Zato bo treba spremeniti tudi postopke za nadzor ladij, ki so v Prilogi VI k Direktivi navedeni kot „Priloga 1, „Postopki nadzora, ki ga izvaja inšpekcija za varnost plovbe“ k Pariškem MOU“.

1.6.2. Program ocene stanja (Rezolucija MEPC.94(46): spremembe v zvezi s sprejetjem Mednarodnega kodeksa o okrepljenem programu inšpekcij med pregledi ladij za prevoz razsutega tovora in naftnih tankerjev 2011)

Namen Uredbe (EU) št. 530/2012³ o pospešenem uvajanju zahtev o dvojnem trupu ali enakovrednih konstrukcijskih zahtev za tankerje z enojnim trupom je vzpostaviti program za pospešeno uvajanje uporabe konstrukcijskih zahtev glede dvojnih ali enakovrednih trupov iz Konvencije MARPOL 73/78, kakor je določen v členu 3 navedene uredbe, za tankerje z enojnim trupom in prepovedati prevoz težkih frakcij nafte v tankerjih z enojnim trupom v pristanišča ali iz pristanišč držav članic.

Uredba določa obvezno uporabo programa ocene stanja, ki ga je razvila IMO (CAS), za tankerje z enojnim trupom, starejše od 15 let. Člen 5 zahteva skladnost takšnih tankerjev s programom ocene stanja, ki je nato opredeljen v členu 6 kot program ocene stanja, sprejet z Resolucijo MEPC 94(46) z dne 27. aprila 2001, kakor je bila spremenjena z Resolucijo MEPC 99(48) z dne 11. oktobra 2002 in Resolucijo MEPC 112(50) z dne 4. decembra 2003. Čeprav ta prihodnja sprememba ni navedena v opredelitvi programa ocene stanja v členu 6 Uredbe, bo imela pravni učinek, zato bi bilo treba Uredbo posodobiti, da bi upoštevala nov napredek na mednarodni ravni.

1.6.3. Mednarodni kodeks o varnem upravljanju ladij (Kodeks ISM)

Namen Uredbe (ES) št. 336/2006⁴ o izvajanju Mednarodnega kodeksa za varno upravljanje ladij v Skupnosti in razveljavitvi Uredbe Sveta (ES) št. 3051/95 je izboljšati varno upravljanje in varno plovbo ladij, kakor tudi preprečevanje onesnaževanje morja z ladij. To zagotavlja tako, da družbe, ki te ladje upravljajo, delujejo v skladu s Kodeksom ISM, tako da:

(a) vzpostavijo, izvajajo in pravilno vzdržujejo sisteme za varno upravljanje na ladjah in na kopnem ter

(b) izvajajo nadzor nad navedenimi sistemi prek uprav držav zastave in držav pristanišča.

³ UL L 172, 30.6.2012, str. 3.

⁴ UL L 64, 4.3.2006, str. 1.

Uredba (ES) št. 336/2006⁵ je pomenila podlago za predložitev spremembe Kodeksa ISM, zato bodo te spremembe nanjo vplivale.

Čeprav je Kodeks ISM določen v Prilogi I k Uredbi, je opredeljen tudi v členu 2(1), kjer je navedeno, da je „v njeni zadnji različici“. Člen 5 zahteva, da ladje, ki so vključene v področje uporabe Uredbe v skladu s členom 3(1), izpolnjujejo zahteve dela A Kodeksa ISM. Zato bodo imele spremembe, ki jih je treba sprejeti na 92. zasedanju Odbora za pomorsko varnost, neposredni pravni učinek na Uredbo.

1.6.4. Spremembe poglavja III Konvencije SOLAS, kodeksov o visokohitrostnih plovilih iz let 1994 in 2000 ter Kodeksa o varnosti dinamično podprtih plovil v zvezi z urjenjem za vstopanje v zaprte prostore in reševanje

Namen Direktive 2009/45/ES⁶ o varnostnih predpisih in standardih za potniške ladje, kakor je bila spremenjena z Direktivo 2010/65/ES, je uvesti enotno raven varnosti za življenje in premoženje na novih in obstoječih potniških ladjah ter visokohitrostnih potniških plovilih, kadar obe kategoriji ladij in plovil opravljata notranje potovanje, ter določiti postopke za pogajanja na mednarodni ravni za uskladitev predpisov za potniške ladje, ki opravljajo mednarodna potovanja.

Člen 6(4) Direktive se izrecno sklicuje na kodeksa o visokohitrostnih plovilih iz let 1994 in 2000 za domača visokohitrostna potniška plovila. Za starejša plovila, za katera se kodeksi o visokohitrostnih plovilih ne uporabljajo, se Direktiva sklicuje na prejšnji kodeks o varnosti dinamično podprtih plovil (člen 6(4)(a)(iii)).

Zato bo imela uvedba novih sprememb v poglavju 18 (operativne zahteve) obeh kodeksov o visokohitrostnih plovilih in enakih sprememb v poglavju 17 (operativne zahteve) Kodeksa o varnosti dinamično podprtih plovil (Kodeks DSC) neposredni pravni učinek na zakonodajo EU.

1.7. Pristojnost EU

Ob upoštevanju zgoraj navedene ustrezne zakonodaje EU Komisija meni, da je sprejetje sprememb:

- (1) dopolnilnih obrazcev A in B k mednarodnemu spričevalu o preprečevanju onesnaženja z oljem;
- (2) programa ocene stanja (Resolucija MEPC.94(46): spremembe v zvezi s sprejetjem Mednarodnega kodeksa o okrepljenem programu inšpekcij med pregledi ladij za prevoz razsutega tovora in naftnih tankerjev 2011);
- (3) Mednarodnega kodeksa o varnem upravljanju ladij (Kodeks ISM) ter
- (4) sprememb poglavja III Konvencije SOLAS, kodeksov o visokohitrostnih plovilih iz let 1994 in 2000 ter Kodeksa o varnosti dinamično podprtih plovil v zvezi z urjenjem za vstopanje v zaprte prostore in reševanje

v izključni pristojnosti EU, ki jo je Unija pridobila v skladu s členom 3(2) PDEU, saj lahko sprejetje zadevnih mednarodnih instrumentov vpliva na skupna pravila ali spremeni njihovo področje uporabe. V tem smislu:

- (1) bo sprememba dopolnilnih obrazcev A in B k mednarodnemu spričevalu o preprečevanju onesnaženja z oljem neposredno vplivala na Direktivo 2009/16/ES, ker bo povzročila različne zahteve v takšnih obrazcih, ki

⁵ UL L 64, 4.3.2006, str. 1.

⁶ UL L 163, 25.6.2009, str. 1.

jih morajo inšpektorji za varnost plovbe preveriti v skladu s členom 13(1) navedene direktive;

- (2) bo sprememba programa ocene stanja (Rezolucija MEPC.94(46)) vnaprej zagotovila in opredelila, da vsaka prihodnja sprememba programa ocene stanja, ki se uporablja v skladu s členoma 5 in 6 Uredbe (EU) št. 530/2012, upošteva najnovejši razvoj postopkov za okrepljeni program inšpekcij;
- (3) bodo spremembe Mednarodnega kodeksa za varno upravljanje ladij neposredno vplivale na obrazec Kodeksa, ki se izvaja z Uredbo (ES) št. 336/2006, ter
- (4) bodo spremembe poglavja III Konvencije SOLAS, kodeksov o visokohitrostnih plovilih iz let 1994 in 2000 ter Kodeksa o varnosti dinamično podprtih plovil neposredno vplivale na Direktivo 2009/45/ES.

Čeprav Unija ni članica Mednarodne pomorske organizacije, države članice skladno z zbirnimi besedili sodne prakse niso pooblašene za prevzemanje obveznosti, ki bi lahko vplivale na predpise EU, objavljene za doseganje ciljev Pogodb, razen če jih za to pooblasti Svet s sklepom na predlog Komisije. Potreba po pooblastitvi je tako razširjena na vse takšne obveznosti, ne glede na predmet zadevnih mednarodnih instrumentov.

1.8. Zaključek

Zato Komisija predlaga sklep Sveta o stališču, ki ga je treba v imenu Evropske unije v zvezi z zadevami iz odstavka 1.7 sprejeti na 65. zasedanju Odbora za varstvo morskega okolja oziroma na 92. zasedanju Odbora za pomorsko varnost.

Predlog

SKLEP SVETA

o stališču, ki ga je treba sprejeti v imenu Evropske unije na 65. zasedanju Odbora za varstvo morskega okolja v zvezi s spremembami obrazcev A in B iz mednarodnega spričevala o preprečevanju onesnaženja z oljem in spremembami programa ocene stanja ter na 92. zasedanju Odbora za pomorsko varnost v zvezi s spremembami Mednarodnega kodeksa za varno upravljanje ladij in spremembami poglavja III Konvencije SOLAS ter kodeksov o visokohitrostnih plovilih iz let 1994 in 2000 glede urjenj za vstopanje v zaprte prostore in reševanje

SVET EVROPSKE UNIJE JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije, zlasti člena 100(2) v povezavi s členom 218(9) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Ukrepanje Evropske unije v sektorju pomorskega prometa bi moralo biti namenjeno izboljšanju pomorske varnosti.
- (2) Spremembe dopolnilnih obrazcev A in B k mednarodnemu spričevalu o preprečevanju onesnaženja z oljem in spremembe programa ocene stanja (Resolucija MEPC.94(46) v zvezi s sprejetjem Mednarodnega kodeksa o okrepljenem programu inšpekcij med pregledi ladij za prevoz razsutega tovora in naftnih tankerjev 2011), ki jih je Odbor Mednarodne pomorske organizacije (IMO) za varstvo morskega okolja že odobril na svojem 64. zasedanju (MEPC 64, oktober 2012), bo Odbor IMO za varstvo morskega okolja predvidoma sprejel na svojem 65. zasedanju, ki bo med 13. in 17. majem 2013.
- (3) Spremembe Mednarodnega kodeksa za varno upravljanje ladij (Kodeks ISM), spremembe poglavja III Konvencije SOLAS, spremembe kodeksov o visokohitrostnih plovilih iz let 1994 in 2000 ter Kodeksa o varnosti dinamično podprtih plovil (Kodeks DSC), ki jih je Odbor IMO za pomorsko varnost že odobril na svojem 91. zasedanju, bo Odbor IMO za pomorsko varnost predvidoma sprejel na svojem 92. zasedanju junija 2013.
- (4) Ko bodo spremembe zgoraj navedenih konvencij odobrene, jih bo generalni sekretar IMO predložil ustreznim pogodbenicam, da bodo izrazile privolitev, da jih navedene spremembe zavezujejo.
- (5) S spremembami dopolnilnih obrazcev A in B k mednarodnemu spričevalu o preprečevanju onesnaženja z oljem (spričevalo IOPP) se bo zbrisala zahteva po informacijah o zmogljivosti sežigalne naprave; spričevalo IOPP je vključeno v točko 7 Priloge IV k Direktivi 2009/16/ES⁷ o pomorski inšpekciji držav pristanišča kot obrazec, ki ga morajo pomorski inšpektorji držav članic v skladu s členom 13(1) Direktive obvezno preveriti.

⁷ UL L 131, 28.5.2009, str. 5.

- (6) S spremembami programa ocene stanja (CAS) za tankerje z enojnim trupom se bo spremenil program ocene stanja tako, da se bo nanašal na najnovejši (2011) okrepljeni program inšpekcij med pregledi ladij za prevoz razsutega tovora in naftnih tankerjev ali okrepljeni program inšpekcij (ESP). Uredba (EU) št. 530/2012⁸ o pospešenem uvajanju zahtev o dvojnem trupu ali enakovrednih konstrukcijskih zahtev za tankerje z enojnim trupom se sklicuje na program ocene stanja v členih 5 in 6 Uredbe.
- (7) S spremembami Kodeksa ISM bodo uvedena posebna pojasnila Kodeksa glede upoštevanja ustreznega števila članov ladijske posadke in odgovornosti za prenos nalog, povezanih s Kodeksom ISM, ter vključene ustrezne opombe. Čeprav je Kodeks ISM določen v Prilogi I k Uredbi (ES) št. 336/2006⁹ o izvajanju Mednarodnega kodeksa za varno upravljanje ladij v Skupnosti in razveljavitvi Uredbe Sveta (ES) št. 3051/95, je opredeljen tudi v členu 2(1), kjer je navedeno, da je „v njeni zadnji različici“. V členu 5 je zahtevano, da ladje, ki so vključene v to uredbo, izpolnjujejo zahteve dela A Kodeksa ISM. Zato bodo imele spremembe, ki jih je treba sprejeti na 92. zasedanju Odbora za pomorsko varnost, neposredni pravni učinek na Uredbo.
- (8) S spremembami poglavja III Konvencije SOLAS oziroma, natančneje, kodeksov o visokohitrostnih plovilih iz let 1994 in 2000 ter Kodeksa o varnosti dinamično podprtih plovil, bo v uredbi 19 Konvencije SOLAS, poglavje 18 kodeksov o visokohitrostnih plovilih in poglavje 17 Kodeksa DSC uvedeno obvezno usposabljanje za reševanje za člane posadk, ki so odgovorni za delo v zaprtih prostorih. Direktiva 2009/45/ES¹⁰ o varnostnih predpisih in standardih za potniške ladje, kakor je bila spremenjena z Direktivo 2010/65/ES, se izrecno sklicuje na kodeksa o visokohitrostnih plovilih iz let 1994 in 2000 za domača visokohitrostna potniška plovila. Za starejša plovila, za katera se kodeksi o visokohitrostnih plovilih ne uporabljajo, se Direktiva sklicuje na prejšnji kodeks DSC.
- (9) Navedene spremembe, ki jih je treba sprejeti na 65. zasedanju Odbora za varstvo morskega okolja (MEPC 65) in 92. zasedanju Odbora za pomorsko varnost (MSC 92), se lahko štejejo za pozitivne premike, zato bi jih morala Unija podpreti.
- (10) Evropska unija ni niti članica IMO niti pogodbenica navedenih konvencij. Zato je nujno, da Svet pooblasti države članice, da izrazijo stališče Unije v navedenih odborih IMO in privolitev, da jih te spremembe zavezujejo –

SPREJEL NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

(1) Stališče Unije na 65. zasedanju Odbora IMO za varstvo morskega okolja je, da se strinja s sprejetjem sprememb obrazcev A in B mednarodnega spričevala o preprečevanju onesnaženja z oljem in sprememb programa ocene stanja (Rezolucija MEPC 94(46)), kakor jih je navedeni odbor odobril na svojem 64. zasedanju ter so določene v prilogah 13 in 16 k dokumentu IMO MEPC 64/23/Dod. 1.

(2) Stališče Unije na 92. zasedanju Odbora IMO za pomorsko varnost je, da se strinja s sprejetjem sprememb Kodeksa ISM in njegovih povezanih smernic ter uvedbo nove zahteve glede usposabljanja za reševanje v zaprtih prostorih v okviru poglavja III Konvencije SOLAS iz leta 1974, kodeksov o visokohitrostnih plovilih iz let 1994 in 2000 ter Kodeksa o varnosti dinamično podprtih plovil, kakor jih je Odbor odobril na svojem 91. zasedanju ter so določene

⁸ UL L 172, 30.6.2012, str. 3.

⁹ UL L 64, 4.3.2006, str. 1.

¹⁰ UL L 163, 25.6.2009, str. 1.

v prilogah 22, 30 in 31 k dokumentu IMO MSC 91/22/Dod. 2 oziroma v Prilogi 4 k dokumentu IMO MSC 92/3/1.

(3) Stališče Unije iz odstavkov 1 in 2 tega člena izrazijo države članice, ki so članice IMO, s skupnim delovanjem v interesu Unije.

(4) O formalnih in manjših spremembah tega stališča se je mogoče dogovoriti, ne da bi bile potrebne spremembe navedenega stališča.

Člen 2

S tem so države članice pooblašene, da izrazijo privolitev, da jih v interesu Unije glede tega sklepa zavezujejo spremembe iz člena 1(1) in (2).

Člen

Ta sklep je naslovljen na države članice.

V Bruslju,

*Za Svet
Predsednik*