



EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 20.2.2024
COM(2024) 74 final

2024/0040 (NLE)

Predlog

SKLEP SVETA

o stališču, ki se v imenu Evropske unije zastopa v Mednarodni pomorski organizaciji na 81. zasedanju Odbora za varstvo morskega okolja in 108. zasedanju Odbora za pomorsko varnost glede sprejetja sprememb Mednarodne konvencije o preprečevanju onesnaževanja morja z ladij (MARPOL), konvencije o ravnanju z balastno vodo, Mednarodne konvencije o varstvu človeškega življenja na morju (SOLAS), Mednarodnega kodeksa za varnost ladij, ki uporabljajo pline ali druga goriva z nizkim plameniščem (kodeks IGF), Mednarodnega kodeksa okrepljenega programa inšpekcij med pregledi ladij za prevoz razsutega tovora in naftnih tankerjev iz leta 2011 (kodeks ESP iz leta 2011), Mednarodnega kodeksa o reševalni opremi (kodeks LSA), Mednarodnega kodeksa za sisteme požarne varnosti (kodeks FSS) in Kodeksa za usposabljanje, izdajanje spričeval in ladijsko stražarjenje pomorščakov (kodeks STCW)

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. PREDMET UREJANJA PREDLOGA

Ta predlog se nanaša na sklep o določitvi stališča, ki se v imenu Unije zastopa na 81. zasedanju Odbora za varstvo morskega okolja Mednarodne pomorske organizacije (MEPC 81), ki bo potekalo od 18. do 22. marca 2024, in na 108. zasedanju Odbora za pomorsko varnost Mednarodne pomorske organizacije (MSC 108), ki bo potekalo od 15. do 24. maja 2024.

Na 81. zasedanju bo odbor MEPC predvidoma sprejel spremembe:

- (1) člena V Protokola I k Mednarodni konvenciji o preprečevanju onesnaževanja morja z ladij (MARPOL);
- (2) Priloge VI h konvenciji MARPOL in
- (3) konvencije o ravnanju z balastno vodo.

Na 108. zasedanju bo odbor MSC predvidoma sprejel spremembe:

- (4) poglavij II-1, II-2 in V Mednarodne konvencije o varstvu človeškega življenja na morju (SOLAS), 1974;
- (5) Mednarodnega kodeksa za varnost ladij, ki uporabljajo pline ali druga goriva z nizkim plameniščem (kodeks IGF);
- (6) Mednarodnega kodeksa o okrepljenem programu inšpekcij med pregledi ladij za prevoz razsutega tovora in naftnih tankerjev iz leta 2011 (kodeks ESP iz leta 2011);
- (7) Mednarodnega kodeksa o reševalni opreми (kodeks LSA);
- (8) Mednarodnega kodeksa za sisteme požarne varnosti (kodeks FSS) in
- (9) oddelka A-VI/1 Kodeksa za usposabljanje, izdajanje spričeval in ladijsko stražarjenje pomorščakov (kodeks STCW).

2. OZADJE PREDLOGA

2.1. Konvencija o Mednarodni pomorski organizaciji

S Konvencijo o Mednarodni pomorski organizaciji je ustanovljena Mednarodna pomorska organizacija (IMO). Namen IMO je zagotoviti forum za sodelovanje na področju urejanja in praks v zvezi s tehničnimi zadevami vseh vrst, ki vplivajo na ladijski promet v mednarodni trgovini. Poleg tega si prizadeva spodbujati splošno sprejetje najvišjih izvedljivih standardov v zadevah pomorske varnosti, učinkovitosti plovbe ter preprečevanja in nadzora onesnaževanja morja z ladij, s čimer se spodbujajo enaki konkurenčni pogoji. Obravnava tudi s tem povezane upravne in pravne zadeve.

Konvencija je začela veljati 17. marca 1958.

Vse države članice so pogodbenice Konvencije. Unija ni pogodbenica Konvencije.

Vse države članice so pogodbenice Mednarodne konvencije o preprečevanju onesnaževanja morja z ladij (v nadaljnjem besedilu: konvencija MARPOL) iz leta 1973, ki je začela veljati 2. oktobra 1983, in Priloge VI, ki je začela veljati 18. maja 2005. Unija ni pogodbenica konvencije MARPOL.

Vse države članice so pogodbenice Mednarodne konvencije o varstvu človeškega življenja na morju (v nadaljnjem besedilu: konvencija SOLAS) iz leta 1974, ki je začela veljati 25. maja 1980. Unija ni pogodbenica konvencije SOLAS.

2.2. Mednarodna pomorska organizacija

Mednarodna pomorska organizacija (IMO) je specializirana agencija Združenih narodov, pristojna za varnost ladijskega prometa in preprečevanje onesnaževanja morja z ladij. Je svetovni organ za določanje standardov za varnost in okoljsko učinkovitost mednarodnega ladijskega prometa. Njena glavna vloga je oblikovati regulativni okvir za industrijo ladijskega prometa, ki je pravičen in učinkovit ter splošno sprejet in izvajan.

Vse države lahko postanejo članice IMO in vse države članice EU imajo članstvo v IMO. Odnosi EU z IMO temeljijo predvsem na sporazumu o sodelovanju, ki sta ga leta 1974 sklenili Medvladna pomorska posvetovalna organizacija (IMCO) in Komisija Evropskih skupnosti.

Odbor za pomorsko varnost (MSC) IMO sestavljajo vse članice IMO, sestaja pa se vsaj enkrat letno. Obravnava vse zadeve v okviru te organizacije, ki se nanašajo na pomoč pri plovbi, gradnjo in opremo plovil, število članov posadke z vidika varnosti, predpise za preprečevanje trčenj na morju, ravnanje z nevarnimi tovari, postopke in zahteve za pomorsko varnost, hidrografske podatke, ladijske in navigacijske dnevnik, preiskave pomorskih nesreč, reševanje ter vse druge zadeve, ki neposredno vplivajo na pomorsko varnost.

Odbor za varstvo morskega okolja (MEPC) IMO prav tako sestavljajo vse članice IMO, sestaja pa se vsaj enkrat letno. Pod okriljem IMO obravnava okoljska vprašanja s področja uporabe konvencije MARPOL, ki zadevajo nadzorovanje in preprečevanje onesnaževanja z ladij, med drugim onesnaževanja z nafto, kemikalijami, ki se prevažajo kot razsuti tovor, odpadnimi vodami, smetmi in drugimi izpusti z ladij v zrak, vključno z onesnaževali zraka in emisijami toplogrednih plinov. Druge obravnavane zadeve vključujejo ravnanje z balastno vodo, sisteme proti obraščanju, recikliranje ladij, pripravljenost in odzivanje na onesnaženje ter opredeljevanje posebnih območij, zlasti občutljivih morskih območij.

Tako Odbor za pomorsko varnost kot Odbor za varstvo morskega okolja IMO sprejemata vse potrebne ukrepe za izvajanje vseh nalog, ki so jima dodeljene s konvencijo IMO ali jima jih dodeli Skupščina IMO ali Svet IMO, ali vseh nalog, ki spadajo na zgoraj navedeno področje uporabe, ki so jima lahko dodeljene na podlagi katerega koli drugega mednarodnega instrumenta ter ki jih je sprejela IMO. Sklepi Odbora za pomorsko varnost in Odbora za varstvo morskega okolja ter njunih pomožnih organov se sprejemajo z večino glasov njihovih članov.

2.3. Predvideni akti Odbora za varstvo morskega okolja IMO

Odbor za varstvo morskega okolja bo na svojem 81. zasedanju od 18. do 22. marca 2024 sprejel spremembe člena V Protokola I konvencije MARPOL, Priloge VI h konvenciji MARPOL in konvencije o ravnanju z balastno vodo.

Namen predvidenih sprememb člena V Protokola I h konvenciji MARPOL je revidirati postopke poročanja o izgubi kontejnerjev, da se prepreči dvojno poročanje.

Namen predvidenih sprememb Priloge VI h konvenciji MARPOL o gorivih z nizkim plameniščem in drugih vprašanjih, povezanih s kurilnim oljem, je odpraviti zahtevo po preskušanju plamenišča in vključitvi informacij o njem v dobavnico za ladijsko gorivo za goriva z nizkim plameniščem, ki ni bila v skladu z nedavnimi spremembami poglavja II-2 konvencije SOLAS, sprejetimi na 106. zasedanju odbora MSC. V zvezi s spremembami dostopnosti podatkov v podatkovni zbirki IMO o ladijski porabi goriva (IMO DCS) ter

vključitvijo podatkov o prevoznih dejavnostih in večjo stopnjo granularnosti v podatkovni zbirki IMO DCS je namen optimizirati uporabo podatkovne zbirke DCS v korist oblikovanja politike na področju razogljivenja ladijskega prometa.

Namen predvidenih sprememb konvencije o ravnanju z balastno vodo je spodbuditi uporabo elektronskih evidenc v okviru navedene konvencije.

2.4. Predvideni akti Odbora za pomorsko varnost IMO

Odbor za pomorsko varnost bo na svojem 108. zasedanju od 15. do 24. maja 2024 sprejel spremembe poglavij II-1, II-2 in V konvencije SOLAS, kodeksa IGF, kodeksa ESP iz leta 2011, kodeksa LSA, kodeksa FSS in oddelka A-VI/1 kodeksa STCW.

Namen predvidenih sprememb poglavij II-1, II-2 in V konvencije SOLAS iz leta 1974 je zagotoviti varno vleko ladij, povečati požarno varnost potniških ladij, vključno z ro-ro potniškimi ladjami, oziroma poenostaviti obdelavo poročil o izgubi kontejnerjev.

Namen predvidenih sprememb kodeksa IGF je povečati varnost ladij, vključno s potniškimi ladjami, ki kot gorivo uporabljajo zemeljski plin.

Namen predvidenih sprememb kodeksa ESP iz leta 2011 je pojasniti postopke za odobritev in potrjevanje podjetja, ki opravlja meritve debeline konstrukcije trupa.

Namen predvidenih sprememb kodeksa LSA je spodbujati pomorsko varnost tako, da se revidira hitrost spuščanja rešilnih plovil in reševalnih čolnov za potniške ladje, in sicer z zagotavljanjem ustrezne učinkovitosti rešilnih jopičev v vodi za varnost pomorščakov in zvišanjem varnostnih standardov sistemov enojnih vrvi za spuščanje in kljuk, ki imajo kljuko za odpenjanje nad vodo.

Namen predvidenih sprememb kodeksa FSS je povečati požarno varnost potniških ladij, zlasti ro-ro potniških ladij.

Namen predvidenih sprememb oddelka A-VI/1 kodeksa STCW je zagotoviti varno delovno okolje za pomorščake.

3. STALIŠČE, KI SE V IMENU UNIJE ZASTOPA NA 81. ZASEDANJU ODBORA ZA VARSTVO MORSKEGA OKOLJA

3.1. Spremembe člena V Protokola I k Mednarodni konvenciji o preprečevanju onesnaževanja morja z ladij (MARPOL)

Odbor MSC se je na 103. zasedanju dogovoril, da se v njegov naslednji dvoletni program vključi pobuda za razvoj ukrepov v zvezi z odkrivanjem kontejnerjev, izgubljenih na morju, in obveznim poročanjem o njih, s katerimi bi se lahko izboljšali določanje položaja, sledenje in reševanje takih kontejnerjev, pri čemer sta za dopolnitev točke potrebni dve zasedanji, za usklajevalni organ pa je imenovan pododbor za prevoz tovora in kontejnerjev (CCC).

Pododbor CCC se je na 8. zasedanju dogovoril o ustanovitvi delovne skupine za razvoj ukrepov v zvezi z odkrivanjem kontejnerjev, izgubljenih na morju, in obveznim poročanjem o njih ter ji ob upoštevanju pripomb in sklepov, predloženih na plenarnem zasedanju, med drugim naročil, naj na podlagi predložitve EU pripravi osnutek sprememb člena V Protokola I h konvenciji MARPOL (CCC 8/11/1).

Pododbor CCC se je na 8. zasedanju ob upoštevanju poročila delovne skupine dogovoril o osnutku sprememb člena V Protokola I h konvenciji MARPOL, da bi ga odbor MEPC hkrati sprejel.

Stališče Unije je bilo, da se dejavno podprejo te spremembe, saj so bile vključene v predložitev EU (CC 8/11/1 (Avstralija idr.)).

Odbor MEPC je na 80. zasedanju odobril osnutek sprememb člena V Protokola I h konvenciji MARPOL, pri čemer je navedel, da je bil na 107. zasedanju odbora MSC odobren z njim povezan osnutek sprememb poglavja V konvencije SOLAS, ki naj bi bil sprejet na 81. zasedanju odbora MEPC.

Stališče Unije je bilo, da se osnutek sprememb dejavno podpre, če bo z njim povezan osnutek sprememb poglavja V konvencije SOLAS odobren na 107. zasedanju odbora MSC.

Unija bi zato morala podpreti te spremembe, saj je pomembno vzpostaviti enoten sistem poročanja o izgubah kontejnerjev, da se preprečita podvajanje zahtev za predložitev in zmeda, ki povzroča tveganje neprijavljanja kontejnerjev, izgubljenih na morju.

3.2. Spremembe Priloge VI h konvenciji MARPOL

Kar zadeva spremembe Priloge VI h konvenciji MARPOL v zvezi z gorivi z nizkim plameniščem in drugimi vprašanji, povezanimi s kurilnim oljem

Odbor MEPC je na 79. zasedanju po tem, ko je z Resolucijo MEPC.362(79) sprejel spremembe Priloge VI h konvenciji MARPOL za vključitev plamenišča v informacije, ki se navedejo na dobavnici za ladijsko gorivo, pozval zainteresirane države članice in mednarodne organizacije, naj na 80. zasedanju odbora MEPC predložijo predloge, pri čemer se je posebej skliceval na določitev izjeme za goriva z nizkim plameniščem v pravilu 18.4 Priloge VI h konvenciji MARPOL, da bi se zadeva rešila v okviru obstoječe pobude 3.7 (MEPC 79/15, odstavek 3.37).

Ob upoštevanju poročila delovne skupine na področju onesnaževanja zraka in energijske učinkovitosti je odbor MEPC na 80. zasedanju odobril osnutek sprememb pravil 2, 14 in 18 ter Dodatka I k Prilogi VI h konvenciji MARPOL, ki naj bi bil sprejet na 81. zasedanju odbora MEPC.

Stališče Unije je bilo, da se razprava o spremembah prenese na delovno skupino na področju onesnaževanja zraka, da bi jih bilo mogoče podrobno preučiti.

Stališče Unije bi moralo biti, da se te spremembe podprejo, da se odpravi zahteva po preskušanju plamenišča in vključitvi informacij o njem na dobavnico za ladijsko gorivo za goriva z nizkim plameniščem, ki ni bila v skladu z nedavnimi spremembami poglavja II-2 konvencije SOLAS, sprejetimi na 106. zasedanju odbora MSC.

Kar zadeva spremembe Priloge VI h konvenciji MARPOL o dostopnosti podatkov v podatkovni zbirki IMO o ladijski porabi goriva (IMO DCS) ter o vključitvi podatkov o prevoznih dejavnosti in večji stopnji granularnosti v podatkovni zbirki IMO DCS

Odbor MEPC je na svojem 78. zasedanju odobril posebno delovno področje za revizijo sistema IMO za zbiranje podatkov o ladijski porabi goriva (DCS) ter zainteresirane države članice in mednarodne organizacije pozval, naj na prihodnjem zasedanju skupine ISWG-GHG predložijo konkretne predloge (dokument MEPC 78/17, odstavek 7.120).

Medsejna delovna skupina za toplogredne pline (ISWG-GHG) je nato na svojem 13. zasedanju razpravljala o predlogu, predloženem v dokumentu ISWG-GHG 13/7 (Avstrija idr.), za spremembo podatkovne zbirke IMO DCS, pri čemer je preučila morebitne prihodnje spremembe modula GISIS IMO za poročanje, vključno z dodatnimi parametri poročanja in večjo preglednostjo.

Odbor MEPC je na 79. zasedanju navedel, da ima predlog za vključitev podatkov o prevoznih dejavnosti, morebitni uporabi inovativnih tehnologij in stopnji granularnosti sporočenih

podatkov široko podporo ter da je bilo v skladu s tem skupini ISWG-GHG na njenem 14. zasedanju naročeno, naj nadalje preuči osnutek sprememb Dodatka IX Priloge VI h konvenciji MARPOL, pri čemer naj kot podlago uporabi Prilogo 1 k dokumentu ISWG-GHG 13/7, s predlagatelji dokumenta ISWG-GHG 13/7 pa so bili pozvani, naj se posvetujejo z delegacijami, ki so izrazile pomisleke, da se pripravi morebitni revidirani predlog.

Skupina ISWG-GHG se je na 14. zasedanju seznanila z več predložitvami in pozvala odbor MEPC, naj se na 80. zasedanju seznanijo z naslednjim:

1. skupina je v veliki meri podprla vključitev podatkov o prevoznih dejavnostih in večjo stopnjo granularnosti sporočenih podatkov v podatkovni zbirki IMO o ladijski porabi goriva (DCS);
2. izraženi so bili pomisleki glede različnih vprašanj, kot so nezrelost in časovni raspored predlaganih sprememb, težnja po pretirani zapletenosti mehanizma kazalnika ogljične intenzivnosti, dostopnost podatkov in preglednost, ter da skupina o teh vprašanjih ni mogla sprejeti sklepa, ter
3. predloge iz dokumentov ISWG-GHG 14/4, ISWG-GHG 14/4/1, ISWG-GHG 14/4/2 in zbrane predlagane spremembe iz Priloge 3 k dokumentu MEPC 80/WP.6 je treba poslati delovni skupini na področju onesnaževanja zraka in energijske učinkovitosti, ki naj bi bila ustanovljena na 80. zasedanju odbora MEPC, da se nadalje preučijo in dokončno oblikujejo ob upoštevanju pripomb s tega zasedanja.

Skupina je opozorila, da se to vprašanje na 15. zasedanju skupine ISWG-GHG ne bo ponovno obravnavalo in da bi bilo treba vsak nadaljnji dokument v zvezi s tem vprašanjem predložiti na 80. zasedanju odbora MEPC.

Na 80. zasedanju odbora MEPC je bila ustanovljena delovna skupina na področju onesnaževanja zraka in energijske učinkovitosti za razpravo o več temah, vključno s predlaganimi spremembami Priloge VI h konvenciji MARPOL o reviziji podatkovne zbirke IMO o ladijski porabi goriva (DCS), pri čemer je bila za podlago uporabljena Priloga 3 k dokumentu MEPC 80/WP.6, da bi se na tem zasedanju dokončno oblikovali osnutki sprememb Priloge VI h konvenciji MARPOL.

Odbor MEPC je na 80. zasedanju odobril osnutek sprememb Priloge VI h konvenciji MARPOL, ki naj bi bil sprejet na 81. zasedanju odbora MEPC.

Stališče Unije bi moralo biti, da se te spremembe podprejo, saj optimizirajo uporabo podatkovne zbirke DCS v korist oblikovanja politike na področju razogljičenja ladijskega prometa in so kompromis med širšim dostopom do podatkov IMO DCS in njihovim nadzorom, ki ga izvaja sekretariat IMO. Po eni strani je analitičnim svetovalnim podjetjem in raziskovalnim subjektom omogočen dostop do podatkov DCS na podlagi odobritve sekretariata IMO, po drugi strani pa vsem podjetjem omogočajo, da podatke DCS svojih ladij prostovoljno razkrijejo širši javnosti.

3.3. Spremembe konvencije o ravnanju z balastno vodo

Na 80. zasedanju odbora MEPC je bila ustanovljena skupina za pregled balastnih vod. Med drugim ji je bilo naročeno, naj preuči predlagane smernice za uporabo elektronskih evidenc v okviru konvencije o ravnanju z balastno vodo (konvencija BWM) iz Priloge k dokumentu MEPC 79/4/10 in ustrezno svetuje odboru ter glede na izid obravnave predlaganih smernic za uporabo elektronskih evidenc v skladu s konvencijo BWM preuči predlagane posledične spremembe konvencije BWM iz dokumenta MEPC 79/4/9 ter ustrezno svetuje odboru.

Delovna skupina je dokončala osnutek smernic za uporabo elektronskih evidenc v skladu s konvencijo BWM in odbor MEPC na njegovem 80. zasedanju pozvala, naj sprejme osnutek

resolucije MEPC o smernicah za uporabo elektronskih evidenc v skladu s konvencijo BMW. V povezavi z dokončanjem osnutka smernic je skupina obravnavala tudi nekatera vprašanja v zvezi s predlaganimi posledičnimi spremembami pravil A-1 in B-2 konvencije, povezanimi z obstoječimi elektronskimi evidencami, ki morda niso usklajene s smernicami, in preverjanjem vpisov poveljnika.

Na podlagi tega je odbor MEPC na 80. zasedanju obravnaval in odobril osnutke sprememb pravil A-1 in B-2 konvencije BMW v zvezi z uporabo elektronskih evidenc v okviru konvencije, ki naj bi bili sprejeti na 81. zasedanju odbora MEPC.

Stališče Unije bi moralo biti, da se te spremembe podprejo, saj se z vodenjem elektronskih evidenc v okviru konvencije BMW naredi korak bliže k digitalizaciji.

4. STALIŠČE, KI SE V IMENU UNIJE ZASTOPA NA 108. ZASEDANJU ODBORA ZA POMORSKO VARNOST

4.1. Spremembe poglavij II-1, II-2 in V Mednarodne konvencije o varstvu človeškega življenja na morju (SOLAS), 1974

Kar zadeva spremembe poglavja II-1 konvencije SOLAS, 1974

Odbor MSC se je na 103. zasedanju dogovoril, da se pododboru za načrtovanje in konstrukcijo ladij (SDC) zaupa nova pobuda za razvoj sprememb pravila II-1/3–4 konvencije SOLAS, v okviru katerih se bodo zahteve za opremo za vleko v sili za tankerje uporabljale tudi pri drugih vrstah ladij, ki naj bi bila dokončana leta 2023.

Na 8. zasedanju pododbora SDC je Unija skupaj z Avstralijo, Kanado, Marokom, Novo Zelandijo in Vanuatujem v podporo tej točki programa predložila dokument SDC 8/12/1, v katerem je predlagala razširitev področja uporabe pravila II-1/3–4, odstavek 1, konvencije SOLAS (ki se trenutno uporablja samo za tankerje z nosilnostjo najmanj 20 000 ton) na vse nove ladje, ki niso tankerji, z bruto tonažo 20 000 ton in več. Po drugi strani je Kitajska (SDC 8/12) predlagala spremembo pravila II-1/3–4 konvencije SOLAS, ki se uporablja za ladje, ki niso tankerji, z bruto tonažo več kot 150 000 ton.

Predsednik je opozoril, da sta predložitvi pod to točko programa preveč oddaljeni druga od druge. Zato bi bilo glede na pomanjkanje časa razpravo najbolje preložiti na 9. zasedanje pododbora SDC.

Pododbor SDC je na 9. zasedanju ustanovil strokovno skupino za uporabo opreme za vleko v sili za tankerje tudi pri drugih vrstah ladij in ji naročil, naj ob upoštevanju pripomb in sklepov, sprejetih na plenarnem zasedanju, dokonča osnutek sprememb pravila II-1/3–4 konvencije SOLAS na podlagi dokumenta SDC 8/12/1. Na podlagi razprave in ob upoštevanju, da je velika večina izrazila podporo predlogu iz dokumenta SDC 8/12/1, se je pododbor dogovoril o mejni vrednosti 20 000 bruto ton in več za nove ladje, ki potrebujejo vleko v sili. Pododbor je odbor MSC na njegovem 107. zasedanju pozval, naj odobri osnutek sprememb pravila II-1/3–4 konvencije SOLAS, ki naj bi bil naknadno sprejet (SDC 9/16, Priloga 9).

Stališče Unije je bilo, da se podprejo spremembe, ki jih je predlagala Unija v zvezi s pravilom II-1/3–4 konvencije SOLAS, da se razširi področje uporabe pravila II-1/3–4, odstavek 1, konvencije SOLAS (ki se trenutno uporablja samo za tankerje z nosilnostjo najmanj 20 000 ton) na vse nove ladje, ki niso tankerji, z bruto tonažo 20 000 ton in več.

Odbor MSC je na 107. zasedanju odobril osnutek sprememb pravila II-1/3–4 konvencije SOLAS v zvezi z novimi zahtevami, da se na vse nove ladje, ki niso tankerji, z bruto tonažo najmanj 20 000 ton namesti oprema za vleko v sili, ki naj bi bil sprejet na 108. zasedanju odbora MSC.

Stališče Unije bi moralo biti, da se te spremembe podprejo za znatno povečanje varnosti in zagotovitev varne vleke v nujnih primerih za vse nove ladje, ki niso tankerji, zlasti potniške ladje, z bruto tonažo 20 000 ton in več.

Kar zadeva spremembe poglavja II-2 konvencije SOLAS, 1974, v zvezi s požarno varnostjo, zlasti na potniških ladjah, in natančneje:

preprečevanje požarov in eksplozij – pravilo 4

Odbor MSC je na 105. zasedanju odobril osnutek sprememb poglavja II-2 konvencije SOLAS v zvezi z dobavitelji kurilnega olja, ki niso izpolnili zahtev glede plamenišča, ukrepi proti dobaviteljem kurilnega olja, za katere je bilo ugotovljeno, da dobavljajo kurilno olje, ki ne izpolnjuje minimalnih zahtev glede plamenišča, in dokumentacijo o plamenišču dejanske serije goriva pri oskrbovanju z gorivom ter jih sprejel na svojem 106. zasedanju.

Odbor MSC je na 105. zasedanju odobril tudi posodobljen akcijski načrt in ustanovitev korespondenčne skupine za razvoj nadaljnjih ukrepov za izboljšanje varnosti ladij v zvezi z uporabo kurilnega olja, ki bo poročala na 107. zasedanju odbora MSC, da bi se nadaljevala priprava osnutka smernic za ladje za obravnavo primerov, v katerih okvirni rezultati preskusov kažejo, da dobavljeno kurilno olje morda ne izpolnjuje zahtev glede plamenišča.

Korespondenčna skupina se je dogovorila, da bo na podlagi Priloge 3 k MSC 107/6 nadaljevala razvoj splošne zahteve konvencije SOLAS, da kurilno olje ne sme ogroziti varnosti ladje, podobne pravilu 18.3.1.1.3 Priloge VI h konvenciji MARPOL. Skupina je razpravljala tudi o pomislekih, izraženih na plenarnem zasedanju glede navedbe „škodljivo za osebje“. Ugotovila je, da je bil izraz „škodljivo za osebje“ uporabljen v Prilogi VI h konvenciji MARPOL, zato se je dogovorila, da se isti izraz uporabi v osnutku sprememb konvencije SOLAS. Nazadnje se je skupina dogovorila o osnutku novega pravila II-2/4.2.1.9 konvencije SOLAS iz Priloge 3 k MSC 107/WP.10, ki naj bi ga odbor odobril in naknadno sprejel.

Na 107. zasedanju je odbor MSC odobril osnutek sprememb pravila II-2/4 konvencije SOLAS v zvezi s parametri kurilnega olja, ki niso plamenišče, ki naj bi bil sprejet na 108. zasedanju odbora MSC.

Stališče Unije na 107. zasedanju odbora MSC je bilo, da se o delu še naprej razpravlja v delovni skupini, saj korespondenčna skupina tega dela ni dokončala.

Stališče Unije bi moralo biti, da se te spremembe podprejo, saj se bo z njim izboljšala varnost uporabe kurilnega olja, zlasti na potniških ladjah.

Gašenje požara in posebne zahteve – pravila 7, 9, 20 in 23

Odbor MSC se je na 97. zasedanju dogovoril o predlagani novi pobudi v zvezi s požari na ro-ro krovih potniških ladij, ki temelji na študiji o nesrečah na ro-ro potniških ladjah, v kateri je bilo opredeljenih 14 področij možnih ukrepov za izboljšanje in spremembo instrumentov.

Pododbor za ladijske sisteme in opremo (SSE) je na 6. zasedanju uspešno dokončal osnutek začasnih smernic z več predlogi, ki so bili neposredni rezultat dveh študij Firesafe. Poleg tega je pododbor SSE na 6. zasedanju dosegel dober napredek pri pripravi osnutkov sprememb revidiranih smernic za vzdrževanje in inšpekcijske preglede protipožarnih sistemov in naprav (MSC.1/Circ.1432).

Pododbor SSE je na 8. zasedanju nadalje razvil osnutek sprememb poglavja II-2 konvencije SOLAS in kodeksa FSS za nove in obstoječe ro-ro potniške ladje ter ponovno ustanovil korespondenčno skupino za protipožarno zaščito, da bi nadaljevala delo med zasedanji, in

sicer s pristojnostmi iz odstavka 6.26 dokumenta SSE 8/20, ter skupini naročil, naj na tem zasedanju predloži poročilo.

Na 9. zasedanju se je pododbor SSE dogovoril o osnutku sprememb poglavja II-2 konvencije SOLAS v zvezi s požarno varnostjo ro-ro potniških ladij iz Priloge 5 k dokumentu SSE 9/20, ki naj bi bil odobren na 107. zasedanju odbora MSC in naknadno sprejet na njegovem 108. zasedanju.

Na 9. zasedanju je pododbor SSE tudi navedel, da je skupina obravnavala odkrivanje požara na kontrolnih postajah in v oddaljenih delovnih prostorih na tovornih ladjah, ter se dogovoril, da bi bilo treba izraz „osrednja kontrolna postaja s stalno posadko“, kot je predlagan v poročilu Korespondenčne skupine (SSE 9/6), nadomestiti z izrazom „vse kontrolne postaje in prostori za kontrolo tovora“. Pododbor se je nato dogovoril o osnutku sprememb pravila II-2/7.5.5 SOLAS iz Priloge 5 k dokumentu SSE 9/20, ki naj bi bil odobren na 107. zasedanju odbora MSC in sprejet na njegovem 108. zasedanju.

Stališče Unije na 9. zasedanju pododbora SSE je bilo, da se na splošno podpre poročilo korespondenčne skupine za protipožarno zaščito (SSE 9/6) in predlaga, da se ta dokument in dokument SSE 9/6/1 (Japonska) predložita delovni skupini za protipožarno zaščito v nadaljnjo podrobno razpravo, da bi se na tem zasedanju dokončno oblikovale spremembe poglavja II-2 konvencije SOLAS in kodeksa FSS.

Na 107. zasedanju odbora MSC je bil odobren osnutek sprememb poglavja II-2 konvencije SOLAS o požarni varnosti ro-ro potniških ladij iz odstavka 14.16.2 poročila s 107. zasedanja odbora MSC (MSC 107/20) in Priloge 33 k MSC 107/20/Add. 1, ki naj bi bil sprejet na 108. zasedanju odbora MSC.

Stališče Unije na 107. zasedanju odbora MSC je bilo, da se podpre osnutek spremembe poglavja II-2 konvencije SOLAS, vendar ob upoštevanju sprememb, ki jih je predlagala Japonska (MSC 107/14/4).

Stališče Unije bi moralo biti, da se te spremembe podprejo, saj bodo z izboljšanjem standardov požarne varnosti potniških ladij, zlasti ro-ro potniških ladij, prinesle znatne koristi varstvu človeškega življenja na morju.

Kar zadeva spremembe poglavja V konvencije SOLAS, 1974, o varnosti plovbe – pravili 31 in 32

Odbor MSC se je na 103. zasedanju dogovoril, da se v njegov naslednji dvoletni program vključi pobuda za razvoj ukrepov v zvezi z odkrivanjem kontejnerjev, izgubljenih na morju, in obveznim poročanjem o njih, s katerimi bi se lahko izboljšali določanje položaja, sledenje in reševanje takih kontejnerjev, pri čemer sta za dopolnitev točke potrebni dve zasedanji, za usklajevalni organ pa je imenovan pododbor za prevoz tovora in kontejnerjev (CCC).

Pododbor CCC se je na 8. zasedanju dogovoril o ustanovitvi delovne skupine za razvoj ukrepov v zvezi z odkrivanjem kontejnerjev, izgubljenih na morju, in obveznim poročanjem o njih, ter tej skupini med drugim naročil, naj ob upoštevanju pripomb in sklepov, sprejetih na plenarnem zasedanju, in na podlagi predložitve EU pripravi osnutek sprememb poglavja V konvencije SOLAS (CCC 8/11/1).

Na 8. zasedanju pododbora CCC bil dokončan in dogovorjen osnutek sprememb poglavja V konvencije SOLAS iz Priloge 7 k CCC 8/18, ki bo predložen na 107. zasedanju odbora MSC v odobritev in naknadno sprejetje. Pododbor je prav tako potrdil stališče delovne skupine, da bi moral osnutek sprememb začeti veljati 1. januarja 2026, če bodo spremembe sprejete pred 1. julijem 2024 v skladu z *ad hoc* vmesnim ciklom sprememb, dogovorjenim na 104. zasedanju odbora MSC (CCC 8/WP.5, odstavek 18).

Stališče Unije na 8. zasedanju pododbora CCC je bilo, da se dejavno podpre predlog iz dokumenta CCC 8/11/1 (Avstralija idr.) in predlaga, da se ga skupaj z dokumentoma CCC 8/INF.7 (Nizozemska) in CCC 8/INF.9 (Francija) predloži delovni skupini za razvoj ukrepov v zvezi z odkrivanjem kontejnerjev, izgubljenih na morju, in obveznim poročanjem o njih v tehnično razpravo.

Odbor MSC je na 107. zasedanju odobril osnutek sprememb poglavja V konvencije SOLAS v zvezi s poročanjem o izgubah kontejnerjev, ki naj bi bil sprejet na 108. zasedanju odbora MSC.

Unija bi morala podpreti te spremembe, saj se bo z njimi poenostavila obdelava poročil o izgubi kontejnerjev ter s tem izpolnile regulativne obveznosti, določila obveznost poročanja države zastave IMO, povečala varnost plovbe in preprečilo onesnaževanje.

4.2. Spremembe Mednarodnega kodeksa za varnost ladij, ki uporabljajo pline ali druga goriva z nizkim plameniščem (kodeks IGF)

Pododbor CCC se je na 8. zasedanju dogovoril o ustanovitvi delovne skupine za spremembe kodeksa IGF in pregled Mednarodnega kodeksa za gradnjo in opremo ladij, ki prevažajo utekočinjene pline v razsutem stanju (kodeks IGC), ter tej skupini naročil, naj ob upoštevanju pripomb in sklepov, sprejetih na plenarnem zasedanju, dokonča več osnutkov sprememb kodeksa IGF.

Pododbor CCC se je na 8. zasedanju dogovoril o osnutku sprememb kodeksa IGF iz Priloge 3 k CCC 8/18, ki bo na 107. zasedanju odbora MSC predložen v odobritev in naknadno sprejetje. V zvezi s tem je pododbor potrdil priporočilo delovne skupine za izdajo okrožnice MSC o zgodnjem izvajanju osnutkov sprememb odstavkov 4.2.2 in 8.4.1 do 8.4.3 kodeksa IGF, če bodo ti sprejeti na 108. zasedanju odbora MSC (CCC 8/WP.4, odstavek 14).

Stališče Unije na 8. zasedanju pododbora CCC je bilo, da se podpreta ustanovitev delovne skupine za dokončno oblikovanje sprememb kodeksa IGF iz poročila korespondenčne skupine (CCC 8/3) in obravnavo dokumentov CCC 8/3/1–3 (IACS) in CCC 8/3/4 (Republika Koreja) ter ustanovitev delovne skupine za razvoj varnostnih določb za nova alternativna goriva, zlasti da se dokončno oblikuje osnutek začasnih smernic za ladje, ki uporabljajo UNP, in nadalje razvijejo osnutki začasnih smernic za ladje, ki uporabljajo vodik kot gorivo.

Odbor MSC je na 107. zasedanju odobril osnutek sprememb kodeksa IGF, ki naj bi bil sprejet na 108. zasedanju odbora skupaj z okrožnico MSC o zgodnjem izvajanju osnutka sprememb odstavkov 4.2.2 in 8.4.1 do 8.4.3 kodeksa IGF.

Unija bi morala podpreti te spremembe, saj se bo z njimi okrepila varnost ladij, vključno s potniškimi ladjami, ki kot gorivo uporabljajo zemeljski plin.

4.3. Spremembe Mednarodnega kodeksa o okrepljenem programu inšpekcij med pregledi ladij za prevoz razsutega tovora in naftnih tankerjev iz leta 2011 (kodeks ESP iz leta 2011)

Odbor MSC je na 106. zasedanju sprejel spremembe delov A in B priloge A in B kodeksa ESP iz leta 2011, ki so bile pripravljene na 8. zasedanju pododbora SDC v skladu s postopkom za izvajanje rednih posodobitev kodeksa, dogovorjenim na 92. zasedanju odbora MSC, v okviru katerega so redne posodobitve kodeksa ESP iz leta 2011 izvzete iz štiriletnega cikla za začetek veljavnosti sprememb konvencije SOLAS (MSC 92/26, odstavek 13.31). Spremembe bi se morale šteti za sprejete 1. januarja 2024 in bi morale začeti veljati 1. julija 2024.

Pododbor SDC je na 9. zasedanju obravnaval dokument SDC 9/6 (Kitajska), v katerem je predlagana sprememba postopkov za odobritev in potrjevanje podjetja, ki opravlja meritve debeline konstrukcije trupa, da se upravam omogoči uveljavljanje pravice do revizije podjetja,

ki opravlja take meritve. Pododbor se je po preučitvi dogovoril o osnutku resolucije MSC o spremembah Mednarodnega kodeksa o okrepljenem programu inšpekcij med pregledi ladij za prevoz razsutega tovora in naftnih tankerjev iz leta 2011 (kodeks ESP iz leta 2011) iz Priloge 3 k dokumentu SDC 9/16, ki bo na 107. zasedanju odbora MSC predložen v odobritev in naknadno sprejetje.

Stališče Unije na 9. zasedanju pododbora SDC je bilo, da se predlog podpre.

Odbor MSC je na 107. zasedanju odobril osnutek sprememb kodeksa ESP iz leta 2011, ki naj bi bil sprejet na njegovem 108. zasedanju.

Stališče Unije na 107. zasedanju odbora MSC je bilo, da se predlog podpre.

Zato bi morala Unija podpreti te spremembe, saj se bodo z njimi pojasnili postopki za odobritev in potrjevanje podjetja, ki opravlja meritve debeline konstrukcije trupa, iz prilog k spremembam kodeksa ESP iz leta 2011, sprejetih leta 2019, pri čemer se bodo nanašale na upravo in ne na organizacijo, ki jo priznava uprava.

4.4. Spremembe Mednarodnega kodeksa o reševalni opremi (kodeks LSA)

Kar zadeva spremembe najnižje in najvišje hitrosti spuščanja rešilnih plovil in reševalnih čolnov (odstavka 6.1.2.8 in 6.1.2.10 kodeksa LSA)

Odbor MSC je na 99. zasedanju obravnaval dokument MSC 99/20/2 (Japonska) in se dogovoril, da se v njegov naslednji dvoletni program vključi pobuda za razvoj sprememb kodeksa LSA za revizijo hitrosti spuščanja rešilnih plovil in reševalnih čolnov za tovarne ladje, pri čemer sta za dopolnitev točke potrebni dve zasedanji, za usklajevalni organ pa je imenovan pododbor SSE (MSC 99/22, odstavki 20.14 do 20.18). Odbor se je dogovoril tudi o tem, da bi morale spremembe, ki jih je treba pripraviti, veljati za vse tovarne ladje, za katere se uporablja poglavje III SOLAS, in za vse naprave za spuščanje, ki imajo vrvi za spuščanje in vitle; instrument, ki ga je bilo treba spremeniti, je bil kodeks LSA, odstavek 6.1.2.8.

Pododbor SSE je na 9. zasedanju opozoril, da je bila pobuda omejena le na spremembe za tovarne ladje ter navedel sklep delovne skupine LSA, da osnutek revidiranih zahtev za najnižjo hitrost spuščanja rešilnih plovil in reševalnih čolnov ne bi vplival na potniške ladje, saj zanje že velja omejitev višine sošic v skladu s pravilom III/24 SOLAS. Pododbor je zato pozval odbor MSC, naj v okviru 107. zasedanja razširi uporabo navedenega osnutka sprememb poglavja VI Kodeksa LSA za revidirana odstavka 6.1.2.8 in 6.1.2.10 na potniške ladje, da bi se tudi zanje uporabljala najvišja hitrost spuščanja, pri čemer je opozoril, da je skupina osnutek sprememb pripravila zato, da bi se uporabljal tako za tovarne kot za potniške ladje.

Pododbor se je nato dogovoril o osnutku resolucije MSC o spremembah Kodeksa LSA za najnižjo in najvišjo hitrost spuščanja rešilnih plovil in reševalnih čolnov ter list za preverjanje/spremljanje in obliko zapisa iz Priloge 4 k dokumentu SSE 9/20, ki naj bi ga odbor MSC odobril na svojem 107. zasedanju in naknadno sprejel na 108. zasedanju.

Odbor MSC se je na 107. zasedanju dogovoril o osnutku sprememb odstavka 6.1.2.10 Kodeksa LSA, kot je predlagan v dokumentu MSC 107/14/5, in odobril osnutek sprememb kodeksa LSA (odstavka 6.1.2.8 in 6.1.2.10), ki naj bi bil sprejet na 108. zasedanju odbora MSC.

Stališče Unije na 107. zasedanju odbora MSC je bilo, da se podpre ta sklep, saj se bo z njim okrepila varnost na potniških ladjah.

Stališče Unije bi moralo biti, da se spremembe podprejo, saj se z revizijo hitrosti spuščanja rešilnih plovil in reševalnih čolnov za potniške ladje spodbuja pomorska varnost.

Kar zadeva spremembe učinkovitosti rešilnih jopičev v vodi (odstavek 2.2.1.6.2 kodeksa LSA)

Odbor MSC je na 101. zasedanju v svoj naslednji dvoletni program vključil pobudo za razvoj sprememb kodeksa LSA in Resolucije MSC.81(70) za obravnavo učinkovitosti rešilnih jopičev v vodi, katere namen je bil izboljšati učinkovitost rešilnih jopičev v vodi, da se zmanjšajo tveganja, povezana s potopitvijo pomorščakov, pri čemer sta za dopolnitev točke potrebni dve zasedanji, za usklajevalni organ pa je imenovan pododbor.

Pododbor SSE se je na 9. zasedanju dogovoril o osnutku sprememb poglavja II kodeksa LSA iz Priloge 4 k dokumentu SSE 9/20, ki naj bi bil odobren na 107. zasedanju odbora MSC in naknadno sprejet na njegovem 108. zasedanju.

Stališče Unije na 9. zasedanju pododbora SSE je bilo, da se ustrezna oddelka dokumenta SSE 9/3 (prilogi 2 in 3 k poročilu korespondenčne skupine za kodeks LSA) ter dokumenti, predloženi v okviru te točke programa, predložijo delovni skupini za kodeks LSA v podrobno analizo, da bi se dokončno oblikovali na tem zasedanju.

Odbor MSC je na 107. zasedanju odobril osnutek sprememb poglavja II Kodeksa LSA v zvezi z učinkovitostjo rešilnih jopičev v vodi, ki naj bi bil sprejet na njegovem 108. zasedanju.

Stališče Unije je bilo, da se podpre predložitev ustreznih oddelkov dokumenta SSE 9/3 (prilogi 2 in 3 k poročilu korespondenčne skupine za kodeks LSA) ter dokumentov, predloženih v okviru te točke programa, delovni skupini za kodeks LSA v podrobno analizo, da bi se dokončno oblikovali na tem zasedanju.

Stališče Unije bi moralo biti, da se spremembe podprejo, saj se z zagotavljanjem ustrezne učinkovitosti rešilnih jopičev v vodi za varnost pomorščakov spodbuja pomorska varnost.

Kar zadeva spremembe sistemov enojnih vrvi za spuščanje in kljuk v opremi za rešilne čolne (odstavka 4.4.7.6.8 in 4.4.7.6.17 kodeksa LSA)

Odbor MSC je na 99. zasedanju obravnaval dokument MSC 99/20/2 (Japonska) in se dogovoril, da se v njegov naslednji dvoletni program vključi pobuda za razvoj sprememb kodeksa LSA za revizijo hitrosti spuščanja rešilnih plovil in reševalnih čolnov za tovarne ladje, pri čemer sta za dopolnitev točke potrebni dve zasedanji, za usklajevalni organ pa je imenovan pododbor SSE (MSC 99/22, odstavki 20.14 do 20.18).

Pododbor SSE je na 7. zasedanju obravnaval osnutke sprememb odstavka 4.4.7.6.17 kodeksa LSA v zvezi s sistemi enojnih vrvi za spuščanje in kljuk z zmogljivostjo odpenjanja nad vodo in se načeloma dogovoril o osnutku sprememb (SSE 7/WP.3, Priloga 5).

Odbor MSC je na 106. zasedanju obravnaval dokument MSC 106/11/1 (Bahami idr.), v katerem je opredeljena nepredvidena posledica predlaganega črtanja odstavka 4.4.7.6.8, ki se nanaša na kljuge za odpenjanje v vodi, in se dogovoril, da je potrebna nadaljnja razprava na 9. zasedanju pododbora SSE. Poleg tega je odbor ponovno opredelil obseg pobude, da bi vključil druge pododstavke odstavka 4.4.7.6 kodeksa LSA ter s tem zagotovil potrebno jasnost za dosledno uporabo zahtev in ga preimenoval v Spremembe kodeksa LSA v zvezi s sistemi enojnih vrvi za spuščanje in kljuk z zmogljivostjo odpenjanja nad vodo.

Pododbor SSE se je na 9. zasedanju dogovoril o osnutku sprememb odstavkov 4.4.7.6.8 in 4.4.7.6.17 (o katerem se je dogovoril že na 7. zasedanju) poglavja IV kodeksa LSA o sistemih enojnih vrvi za spuščanje in kljuk iz Priloge 4 k dokumentu SSE 9/20, ki naj bi ga odbor MSC odobril na svojem 107. zasedanju in naknadno sprejel na 108. zasedanju. V zvezi s tem se je pododbor dogovoril, da bi bilo treba za trdne kljuge z vzmetjo na varovalu šteti, da izpolnjujejo zahteve iz odstavka 4.4.7.6.8 kodeksa LSA, kakor je bil spremenjen, če se samodejno ponastavijo.

Stališče Unije na 9. zasedanju pododboru SSE je bilo, da se o zadevnih dokumentih nadalje razpravlja v delovni skupini.

Na 107. zasedanju odbora MSC je bil odobren osnutek sprememb odstavkov 4.4.7.6.8 in 4.4.7.6.17 kodeksa LSA v zvezi s sistemi enojnih vrvi za spuščanje in kljuk, ki naj bi bil sprejet na 108. zasedanju odbora MSC.

Stališče Unije je bilo, da se spremembe podprejo.

Stališče Unije bi moralo biti, da se podprejo spremembe kodeksa LSA, saj se z odpravo izjem iz odstavka 4.4.7.6.17 spodbuja pomorska varnost, tako da se zvišajo varnostni standardi za sisteme enojnih vrvi za spuščanje in kljuk, ki imajo kljuko za odpenjanje nad vodo.

4.5. Spremembe Mednarodnega kodeksa za sisteme požarne varnosti (kodeks FSS)

Odbor MSC se je na 97. zasedanju dogovoril o predlagani novi pobudi v zvezi s požari na ro-ro krovih potniških ladij, ki temelji na študiji o nesrečah na ro-ro potniških ladjah, v kateri je bilo opredeljenih 14 področij možnih ukrepov za izboljšanje in spremembo instrumentov.

Pododboru SSE je na 6. zasedanju uspelo dokončati osnutek začasnih smernic z več predlogi, ki so bili neposredni rezultat dveh študij Firesafe. Poleg tega je pododbor SSE na 6. zasedanju dosegel dober napredek pri pripravi osnutkov sprememb revidiranih smernic za vzdrževanje in inšpekcijske preglede protipožarnih sistemov in naprav (MSC.1/Circ.1432). Nazadnje so bile začasne smernice odobrene na 101. zasedanju odbora MSC.

Pododbor SSE je na 7. zasedanju načeloma odobril osnutek sprememb poglavij 7 in 9 kodeksa FSS, pri čemer je upošteval, da bo korespondenčna skupina nadalje obravnavala vprašanje dodatnih zahtev za sistem linearnega zaznavanja toplote v kodeksu FSS.

Pododbor SSE je na 8. zasedanju nadalje razvil osnutek sprememb poglavja II-2 konvencije SOLAS in kodeksa FSS za nove in obstoječe ro-ro potniške ladje ter ponovno ustanovil korespondenčno skupino za protipožarno zaščito, da bi nadaljevala delo med zasedanji, in sicer s pristojnostmi iz odstavka 6.26 dokumenta SSE 8/20, ter skupini naročil, naj na tem zasedanju predloži poročilo.

Pododbor SSE se je na 9. zasedanju dogovoril o osnutku sprememb kodeksa FSS iz Priloge 6 k SSE 9/20, ki naj bi bil sprejet na 107. zasedanju odbora MSC in naknadno sprejet na njegovem 108. zasedanju, skupaj s povezanim osnutkom sprememb kodeksa SOLAS.

Stališče Unije na 9. zasedanju pododboru SSE je bilo, da se na splošno podpre poročilo korespondenčne skupine za protipožarno zaščito (SSE 9/6) in predlaga, da se ta dokument in dokument SSE 9/6/1 (Japonska) predložita delovni skupini za protipožarno zaščito v nadaljnjo podrobno razpravo, da bi se na tem zasedanju dokončno oblikovale spremembe poglavja II-2 konvencije SOLAS in kodeksa FSS.

Odbor MSC je na 107. zasedanju odobril osnutek sprememb kodeksa FSS o požarni varnosti ro-ro potniških ladij, ki naj bi jih odbor MSC sprejel na svojem 108. zasedanju, skupaj s povezanim osnutkom sprememb kodeksa SOLAS.

Stališče Unije je bilo, da se te spremembe podprejo.

Stališče Unije bi moralo biti, da se te spremembe podprejo, saj bodo z izboljšanjem požarne varnosti potniških ladij, zlasti ro-ro potniških ladij, prinesle znatne koristi varstvu človeškega življenja na morju.

4.6. Spremembe Kodeksa za usposabljanje, izdajanje spričeval in ladijsko stražarjenje pomorščakov (kodeks STCW)

Odbor MSC je na 105. zasedanju potrdil, da bi morala skupna tristranska delovna skupina MOD/IMO (JTWG) razmisliti o oblikovanju določb o usposabljanju za obravnavanje ustrahovanja in nadlegovanja v pomorskem sektorju, vključno s spolnimi napadi in spolnim nadlegovanjem, in sicer v okviru svojih novih pristojnosti (MSC 105/20, odstavek 16.14.1), pododboru za človeški dejavnik, usposabljanje in stražarjenje (HTW) pa je naročil, naj v okviru nove pobude o celoviti oceni konvencije in kodeksa STCW iz leta 1978 prednostno razvije in dokonča določbe o usposabljanju kodeksa STCW za obravnavo ustrahovanja in nadlegovanja v pomorskem sektorju, vključno s spolnimi napadi in spolnim nadlegovanjem, hkrati pa upošteva delo, ki ga je treba opraviti ob usklajevanju s skupino JTWG.

Pododbor HTW se je na 9. zasedanju dogovoril o osnutku sprememb preglednice A-VI/1–4 kodeksa STCW za preprečevanje ustrahovanja in nadlegovanja, vključno s spolnimi napadi in spolnim nadlegovanjem, ter odzivanje nanje iz Priloge 7 k HTW 9/15, ki naj bi bil odobren na 107. zasedanju odbora MSC in sprejet na njegovem 108. zasedanju. Pododbor se je tudi dogovoril, da bi morala osnutek sprememb obravnavati skupina JTWG in ga vrniti v končno obravnavo pododboru HTW na njegovem 10. zasedanju, preden ga odbor sprejme.

Stališče Unije na 9. zasedanju pododbora HTW je bilo, da se podpreta dokumenta HTW 9/7/1 (Združene države) in HTW 9/7/8 (Bahami idr.) glede vsebine ob upoštevanju dokumenta HTW 9/7/5 (Republika Koreja) in potrdi pomen obravnave vprašanja nadlegovanja in psihološke varnosti, hkrati pa navede, da bi bilo treba v skladu s 105. zasedanjem odbora MSC o teh treh dokumentih prednostno razpravljati v delovni skupini pred obravnavo splošnega pregleda.

Odbor MSC je na 107. zasedanju odobril osnutek sprememb preglednice A-VI/1–4 kodeksa STCW za preprečevanje ustrahovanja in nadlegovanja, vključno s spolnimi napadi in spolnim nadlegovanjem, ter odzivanje nanje, ki naj bi bil sprejet na 108. zasedanju odbora MSC. V zvezi s tem je odbor opozoril na dogovor, sprejet na 9. zasedanju pododbora HTW, da se navedeni osnutek sprememb predloži tudi na drugem srečanju skupne tristranske delovne skupine MOD/IMO za opredelitev in obravnavo vprašanj pomorščakov in človeškega vidika (JTWG), da bi jih odbor MSC na svojem 108. zasedanju preučil in podal nasvete o njih, preden jih na istem zasedanju sprejme.

Stališče Unije je bilo, da se osnutek sprememb podpre.

Stališče Unije bi moralo biti, da se te spremembe podprejo, saj bodo zagotovile varno delovno okolje za pomorščake, in sicer z vključitvijo nove pristojnosti za prispevanje k preprečevanju ustrahovanja in nadlegovanja, vključno s spolnimi napadi in spolnim nadlegovanjem, ter odzivanju nanje v oddelek A-VI/1 Obvezne minimalne zahteve za seznanitev z varnostjo, osnovno usposabljanje in izobraževanje na področju varnosti za vse pomorščake.

5. USTREZNA ZAKONODAJA EU IN PRISTOJNOST EU

5.1. Spremembe člena V Protokola I k Mednarodni konvenciji o preprečevanju onesnaževanja morja z ladij (MARPOL)

Direktiva 2002/59/ES, kakor je bila spremenjena, vzpostavlja sistem spremljanja in obveščanja za ladijski promet¹. V skladu s členom 17 morajo države članice sprejeti vse ustrezne ukrepe, s katerimi zagotovijo, da poveljnik ladje, ki pluje znotraj njihovega iskalnega

¹ UL L 208, 5.8.2002, str. 10.

in reševalnega območja/izključne ekonomske cone ali podobne cone, takoj poroča obalni postaji, pristojni za to geografsko območje: „... (d) o vsakem madežu snovi, ki onesnažujejo okolje, in o kontejnerjih ali kosih, ki se jih vidi plavati na morski površini.“ Namen je obvestiti pristojne organe (prizadete obalne države), tako da se lahko pravočasno sprejmejo ukrepi. Zato na ravni EU že obstaja obvezen sistem (SafeSeaNet) za poročanje o izgubljenih kontejnerjih. Ta sistem poročanja o izrednih dogodkih je uveljavljena praksa že od leta 2012.

Poleg tega Direktiva 2009/18/ES o določitvi temeljnih načel za preiskovanje nesreč v sektorju pomorskega prometa² določa, da odgovorni organi in/ali udeležene strani nemudoma obvestijo organe držav članic za preiskovanje pomorskih nesreč o vseh nesrečah in nezgodah, ki spadajo na področje uporabe Direktive. To vključuje izgubo kontejnerjev na morju.

Zato lahko spremembe člena V Protokola I k Mednarodni konvenciji o preprečevanju onesnaževanja morja z ladij (MARPOL) odločilno vplivajo na zahteve, ki se uporabljajo v skladu z Direktivo 2002/59/ES in Direktivo 2009/18/ES.

5.2. Spremembe Priloge VI h konvenciji MARPOL

V Direktivi (EU) 2016/802 glede zmanjšanja vsebnosti žvepla v nekaterih vrstah tekočega goriva³ so izražene zahteve glede vsebnosti žvepla v gorivu in izvedbene določbe revidirane Priloge VI h konvenciji MARPOL.

Poleg tega Uredba (EU) 2015/757 o spremljanju emisij ogljikovega dioksida iz pomorskega prevoza, poročanju o njih in njihovem preverjanju⁴ (uredba EU o SPP) vzpostavlja pravni okvir za sistem EU za spremljanje emisij toplogrednih plinov, poročanje o njih in njihovo preverjanje (SPP). Cilj Uredbe je zagotoviti zanesljive in preverljive podatke o emisijah toplogrednih plinov ter kazalnike energijske učinkovitosti, obveščati oblikovalce politik ter spodbujati tržno uvajanje energijsko učinkovitih tehnologij in ravnanja. To se zagotavlja z obravnavanjem tržnih ovir, kot je pomanjkanje informacij. Veljati je začela 1. julija 2015.

Uredba (EU) 2021/1119 o vzpostavitvi okvira za doseganje podnebne nevtralnosti (podnebna pravila EU)⁵ določa zavezujoč podnebni cilj Unije za zmanjšanje neto emisij toplogrednih plinov – tj. emisij, po tem ko se odštejejo odvzemi – za vsaj 55 % do leta 2030 v primerjavi z letom 1990. Vključuje tudi cilj podnebne nevtralnosti do leta 2050 in ambiciozni cilj neto negativnih emisij po tem letu.

Zakonodajalca EU sta na podlagi predlogov Komisije iz svežnja „Pripravljeni na 55“ za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov sprejela naslednja pravna akta, ki sta posebej usmerjena v emisije toplogrednih plinov iz plovbe:

- revizijo Direktive 2003/87/ES o vzpostavitvi sistema za trgovanje s pravicami do emisije toplogrednih plinov v Uniji⁶ in Sklepa (EU) 2015/1814 o vzpostavitvi in delovanju rezerve za stabilnost trga za sistem Unije za trgovanje z emisijami toplogrednih plinov⁷ z Direktivo (EU) 2023/959⁸ za razširitev sistema EU za trgovanje z emisijami (ETS) na sektor pomorskega prometa, ki se začne uporabljati 1. januarja 2024 (skupaj s potrebnimi

² UL L 131, 28.5.2009, str. 114.

³ UL L 132, 21.5.2016, str. 58.

⁴ UL L 123, 19.5.2015, str. 55.

⁵ UL L 243, 9.7.2021, str. 1.

⁶ UL L 275, 25.10.2003, str. 32.

⁷ UL L 264, 9.10.2015, str. 1.

⁸ UL L 130, 16.5.2023, str. 134.

spremembami uredbe EU o SPP⁹, da se pregledajo pravila o spremljanju in poročanju, tudi z revizijo ustreznih izvedbenih in delegiranih aktov),

- Uredbo (EU) 2023/1805, ki je osredotočena na uporabo obnovljivih in nizkoogljičnih goriv v pomorskem sektorju¹⁰ (uredba FuelEU za pomorstvo) in določa, da se morajo navedena goriva na ladjah, ki opravljajo postanke v pristaniščih EU, uporabljati od 1. januarja 2025.

Izpolnjevanje novih obveznosti, ki izhajajo iz razširitve sistema EU za trgovanje z emisijami (ETS) na pomorski promet in uredbe FuelEU za pomorstvo, bo temeljilo na sistemu spremljanja, poročanja in preverjanja, vzpostavljenem z uredbo EU o SPP.

Zato sta ta akta EU tesno povezana z ukrepi IMO v zvezi s toplogrednimi plini, kot so sistem IMO za zbiranje podatkov, indeks energijske učinkovitosti za obstoječe ladje (EEXI) in kazalnik ogljične intenzivnosti, katerih namen je zbrati in objaviti informacije o tehnični in operativni energijski učinkovitosti ladij za vsako ladjo posebej.

Vsi ukrepi IMO v zvezi s toplogrednimi plini, ki bodo zahtevali spremljanje in preverjanje emisij toplogrednih plinov iz ladijskega prometa ter poročanje o njih, bi lahko vplivali na uredbo EU o SPP, direktivo o EU ETS in uredbo FuelEU za pomorstvo.

Zato lahko spremembe Priloge VI h konvenciji MARPOL odločilno vplivajo na zahteve, ki se uporabljajo v skladu z Direktivo (EU) 2016/802, Uredbo (EU) 2015/757, Direktivo 2003/87/ES, Sklepom (EU) 2015/1814 in Uredbo (EU) 2023/1805.

5.3. Spremembe konvencije o ravnanju z balastno vodo

Cilj Direktive 2009/16/ES o pomorski inšpekciji države pristanišča¹¹ je zagotoviti, da ladje upoštevajo pravila EU in mednarodna pravila o pomorski varnosti in okoljske predpise ter vzpostavljajo skupna merila za inšpekcijske preglede ladij.

Na podlagi predloga Komisije za revizijo Direktive bo konvencija o ravnanju z balastno vodo vključena na seznam konvencij (člen 2, točka 1), katerih uporabo morajo pomorski inšpektorji med inšpekcijskimi pregledi zagotoviti za plovila, ki plujejo pod tujo zastavo (člen 13). V skladu s sodno prakso¹² Sodišča se tveganje vpliva ne nanaša le na trenutna pravila, ampak tudi na njihov predvidljiv prihodnji razvoj.

Zato lahko spremembe konvencije o ravnanju z balastno vodo odločilno vplivajo na zahteve, ki se uporabljajo v skladu z Direktivo 2009/16/ES.

5.4. Spremembe poglavij II-1, II-2 in V Mednarodne konvencije o varstvu človeškega življenja na morju (SOLAS), 1974

V skladu s členom 6(2), točka (a)(i), Direktive 2009/45/ES o varnostnih predpisih in standardih za potniške ladje¹³ se konvencija SOLAS uporablja za potniške ladje razreda A, v Prilogi I, poglavje II-2 Protipožarna zaščita, odkrivanje požara in gašenje požara, pa so določene različne in obsežne zahteve za potniške ladje razredov B, C in D, ki opravljajo notranje potovanje.

⁹ Uredba (EU) 2023/957 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. maja 2023 o spremembi Uredbe (EU) 2015/757, da se zagotovi vključitev dejavnosti pomorskega prometa v sistem EU za trgovanje z emisijami ter spremljanje emisij dodatnih toplogrednih plinov in emisij iz dodatnih vrst ladij ter poročanje o njih in njihovo preverjanje (UL L 130, 16.5.2023, str. 105).

¹⁰ UL L 234, 22.9.2023, str. 48.

¹¹ UL L 131, 28.5.2009, str. 57.

¹² Mnenje 1/03 Sodišča z dne 7. februarja 2006, Luganska konvencija, točka 126.

¹³ UL L 163, 25.6.2009, str. 1.

Poleg tega Priloga I vključuje pravili II-1/A-1/5 (oddelek 1) in II-1/A-1/3–4 (oddelek 2), v katerih je navedeno, da se ladjam razreda B zagotovi postopek vleke v sili, prilagojen posamezni ladji. Tak postopek je shranjen na krovu ladje za uporabo v izrednih razmerah in temelji na obstoječih ureditvah in opremi, ki je na voljo na ladji. Ta pravila se nanašajo tudi na smernice za lastnike/upravljalce o pripravi postopkov za vleko v sili (MSC.1/Circ.1255).

V skladu z Direktivo 2002/59/ES, kakor je bila spremenjena, morajo države članice sprejeti vse ustrezne ukrepe, s katerimi zagotovijo, da poveljnik ladje, ki pluje znotraj njihovega iskalnega in reševalnega območja/izključne ekonomske cone ali podobne cone, takoj poroča obalni postaji, pristojni za to geografsko območje: „... (d) o vsakem madežu snovi, ki onesnažujejo okolje, in o kontejnerjih ali kosih, ki se jih vidi plavati na morski površini.“ Namen je obvestiti pristojne organe (prizadete obalne države), tako da se lahko pravočasno sprejmejo ukrepi. Zato na ravni EU že obstaja obvezen sistem (SafeSeaNet) za poročanje o izgubljenih kontejnerjih. Ta sistem poročanja o izrednih dogodkih je uveljavljena praksa že od leta 2012.

Poleg tega Direktiva 2009/18/ES o določitvi temeljnih načel za preiskovanje nesreč v sektorju pomorskega prometa določa, da odgovorni organi in/ali udeležene strani nemudoma obvestijo organe držav članic za preiskovanje pomorskih nesreč o vseh nesrečah in nezgodah, ki spadajo na področje uporabe Direktive. To vključuje izgubo kontejnerjev na morju.

Zato lahko spremembe poglavij II-1, II-2 in V Mednarodne konvencije o varstvu človeškega življenja na morju (SOLAS) iz leta 1974 odločilno vplivajo na zahteve, ki se uporabljajo v skladu z Direktivo 2009/45/ES, Direktivo 2002/59/ES in Direktivo 2009/18/ES.

5.5. Spremembe Mednarodnega kodeksa za varnost ladij, ki uporabljajo pline ali druga goriva z nizkim plameniščem (kodeks IGF)

V skladu s členom 6(2), točka (a)(i), Direktive 2009/45/ES o varnostnih predpisih in standardih za potniške ladje, ki opravljajo notranje potovanje, se konvencija SOLAS, kakor je bila spremenjena, uporablja za potniške ladje razreda A. Ker je kodeks IGF obvezen kodeks v skladu s konvencijo SOLAS, se v okviru navedene direktive uporablja tudi za potniške ladje.

Poleg tega Priloga I k Direktivi 2009/45/ES vključuje dve pravili v zvezi z ladjami, ki uporabljajo goriva z nizkim plameniščem:

- pravilo II-1/G/1: uporablja se za nove ladje razreda B, C in D [ter obstoječe ladje razreda B] – „Ladje, ne glede na datum izgradnje, ki so predelane za uporabo ali ki uporabljajo plinasto ali tekoče gorivo s plameniščem, ki je nižje od sicer dovoljenega v skladu s pododstavkom.1.1 pravila II-2/A/10, morajo izpolnjevati zahteve Kodeksa IGF, kot je določeno v SOLAS II-1/2.28.“ – in
- pravilo II-1/G/57: zahteve za ladje, ki uporabljajo goriva z nizkim plameniščem – „Ladje, ki uporabljajo plinasto ali tekoče gorivo s plameniščem, nižjim od sicer dovoljenega v pravilu II-2/4.2.1.1, izpolnjujejo zahteve Kodeksa IGF, kot je določeno v SOLAS II-1/2.28.“

Zato lahko spremembe Mednarodnega kodeksa za varnost ladij, ki uporabljajo pline ali druga goriva z nizkim plameniščem (kodeks IGF), odločilno vplivajo na uporabo Direktive 2009/45/ES.

5.6. Spremembe Mednarodnega kodeksa o okrepljenem programu inšpekcij med pregledi ladij za prevoz razsutega tovora in naftnih tankerjev iz leta 2011 (kodeks ESP iz leta 2011)

Uredba (EU) št. 530/2012 o pospešenem uvajanju zahtev o dvojnem trupju ali enakovrednih konstrukcijskih zahtev za tankerje z enojnim trupom¹⁴ uvaja obvezno uporabo programa ocene stanja (CAS) IMO za tankerje z enojnim trupom, starejše od 15 let. Okrepljeni program inšpekcij med pregledi ladij za prevoz razsutega tovora in naftnih tankerjev ali okrepljeni program inšpekcij (ESP) določa, kako naj se taka okrepljena ocena izvaja. Ker CAS uporablja ESP kot orodje za doseganje svojega cilja, se bodo vse spremembe pregledov ESP, kot so trenutne spremembe osredotočanja na preglede samo sumljivih območij za merjenje debeline pri prvem rednem pregledu naftnih tankerjev z dvojnimi trupmi, samodejno uporabljale v skladu z Uredbo (EU) št. 530/2012;

Zato lahko spremembe Mednarodnega kodeksa o okrepljenem programu inšpekcij med pregledi ladij za prevoz razsutega tovora in naftnih tankerjev iz leta 2011 (kodeks ESP iz leta 2011) odločilno vplivajo na uporabo Uredbe (EU) št. 530/2012.

5.7. Spremembe Mednarodnega kodeksa o reševalni opremi (kodeks LSA)

Direktiva 2014/90/EU o pomorski opremi¹⁵ zagotavlja prosti pretok take opreme znotraj Unije z enotno uporabo ustreznih mednarodnih instrumentov glede pomorske opreme, ki se namesti na ladje EU. V zvezi s tem je bila sprejeta Izvedbena uredba (EU) 2023/1667, ki vključuje reševalno opremo in rešilne jopiče, pri čemer se sklicuje na kodeks LSA in Resolucijo MSC.81(70).

Poleg tega se za potniške ladje razreda A uporablja člen 6(2), točka (a)(i), Direktive 2009/45/ES o potniških ladjah, ki opravljajo notranje potovanje. V skladu z isto direktivo morajo tudi ladje razreda B, C in D upoštevati glavne določbe kodeksa LSA in poglavja III konvencije SOLAS.

Zato lahko spremembe Mednarodnega kodeksa o reševalni opremi (LSA) odločilno vplivajo na uporabo Direktive 2014/90/EU in Direktive 2009/45/ES.

5.8. Spremembe Mednarodnega kodeksa za sisteme požarne varnosti (kodeks FSS)

V skladu s členom 6(2), točka (a)(i), Direktive 2009/45/ES se konvencija SOLAS, kakor je bila spremenjena, vključno z Mednarodnim kodeksom za sisteme požarne varnosti (kodeks FSS), uporablja za potniške ladje razreda A, v Prilogi I, poglavje II-2 Protipožarna zaščita, odkrivanje požara in gašenje požara, pa so določene različne in obsežne zahteve za potniške ladje razredov B, C in D, ki opravljajo notranje potovanje.

Zato lahko spremembe Mednarodnega kodeksa za sisteme požarne varnosti (kodeks FSS) odločilno vplivajo na uporabo Direktive 2009/45/ES.

5.9. Spremembe Kodeksa za usposabljanje, izdajanje spričeval in ladijsko stražarjenje pomorščakov (kodeks STCW)

Z Direktivo (EU) 2022/993 se konvencija STCW vključuje v pravo Unije. S to direktivo so v pravo EU urejene zahteve za usposabljanje in izdajanje spričeval za pomorščake. V skladu s členom 3 Direktive morajo države članice sprejeti potrebne ukrepe, s katerimi zagotovijo, da so pomorščaki, ki delajo na ladjah usposobljeni najmanj v skladu z zahtevami Konvencije

¹⁴ UL L 172, 30.6.2012, str. 3.

¹⁵ UL L 257, 28.8.2014, str. 146.

STCW, kakor določa Priloga I k Direktivi, po potrebi vključno z določbami kodeksa STCW, ki se uporabljajo (člen 1(21) Direktive).

Zato lahko spremembe Kodeksa za usposabljanje, izdajanje spričeval in ladijsko stražarjenje pomorščakov (kodeks STCW) odločilno vplivajo na uporabo Direktive (EU) 2022/993.

5.10. Pristojnost EU

Predmet urejanja predvidenih aktov se nanaša na področje, na katerem ima Unija izključno zunanjo pristojnost na podlagi zadnjega dela člena 3(2) PDEU, saj bodo predvideni akti verjetno „vpliva[li] na skupna pravila ali spremeni[li] njihovo področje uporabe“.

6. PRAVNA PODLAGA

6.1. Postopkovna pravna podlaga

6.1.1. Načela

Člen 218(9) Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU) ureja sklepe o določitvi „stališč, ki naj se v imenu Unije zastopajo v organu, ustanovljenem s sporazumom, kadar ta organ sprejema akte s pravnim učinkom, razen aktov o spremembah ali dopolnitvah institucionalnega okvira sporazuma“.

Člen 218(9) PDEU se uporablja ne glede na to, ali je Unija članica organa ali pogodbenica sporazuma¹⁶.

Pojem „akti s pravnim učinkom“ vključuje tudi akte, ki imajo pravni učinek zaradi pravil mednarodnega prava, ki veljajo za zadevni organ. Vključuje tudi instrumente, ki nimajo zavezujočega učinka v mednarodnem pravu, a lahko „odločilno vpliva[jo] na vsebino ureditve, ki jo [sprejme] zakonodajalec Unije“¹⁷.

6.1.2. Uporaba v obravnavanem primeru

Odbor za varstvo morskega okolja IMO in Odbor za pomorsko varnost IMO sta organa, ustanovljena s sporazumom, in sicer s Konvencijo o Mednarodni pomorski organizaciji.

Akti, ki naj bi jih odbora IMO sprejela, so akti s pravnim učinkom. Predvideni akti lahko odločilno vplivajo na vsebino naslednje zakonodaje EU, zlasti:

- Direktive 2002/59/ES o vzpostavitvi sistema spremljanja in obveščanja za ladijski promet. V skladu z njo morajo države članice namreč sprejeti vse ustrezne ukrepe, s katerimi zagotovijo, da poveljnik ladje, ki pluje znotraj njihovega iskalnega in reševalnega območja/izključne ekonomske cone ali podobne cone, takoj poroča obalni postaji, pristojni za to geografsko območje: „... (d) o vsakem madežu snovi, ki onesnažujejo okolje, in o kontejnerjih ali kosih, ki se jih vidi plavati na morski površini.“ Namen je obvestiti pristojne organe (prizadete obalne države), tako da se lahko pravočasno sprejmejo ukrepi. Zato na ravni EU že obstaja obvezen sistem (SafeSeaNet) za poročanje o izgubljenih kontejnerjih;
- Direktive 2009/18/ES o določitvi temeljnih načel za preiskovanje nesreč v sektorju pomorskega prometa. Določa namreč, da odgovorni organi in/ali udeležene strani nemudoma obvestijo organe držav članic za preiskovanje pomorskih nesreč o vseh nesrečah in nezgodah, ki spadajo na področje uporabe Direktive. To vključuje izgubo kontejnerjev na morju;

¹⁶ Zadeva C-399/12, Nemčija proti Svetu (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, točka 64.

¹⁷ Zadeva C-399/12, Nemčija proti Svetu (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, točke 61–64.

- Direktive (EU) 2016/802 glede zmanjšanja vsebnosti žvepla v nekaterih vrstah tekočega goriva. V njej so namreč izražene zahteve glede vsebnosti žvepla v gorivu in izvedbene določbe revidirane Priloge VI h konvenciji MARPOL;
- Uredbe (EU) 2015/757 o spremljanju emisij ogljikovega dioksida iz pomorskega prevoza, poročanju o njih in njihovem preverjanju. Z njo se namreč vzpostavlja pravni okvir za sistem EU za spremljanje emisij toplogrednih plinov, poročanje o njih in njihovo preverjanje (SPP). Izpolnjevanje novih obveznosti, ki izhajajo iz razširitve EU ETS na pomorski promet in uredbe FuelEU za pomorstvo, bo temeljilo na sistemu spremljanja, poročanja in preverjanja, vzpostavljenem z uredbo EU o SPP;
- Direktive 2003/87/ES o vzpostavitvi sistema za trgovanje s pravicami do emisije toplogrednih plinov v Uniji in Sklepa (EU) 2015/1814 o vzpostavitvi in delovanju rezerve za stabilnost trga za sistem Unije za trgovanje z emisijami toplogrednih plinov, kakor sta bila spremenjena z Direktivo (EU) 2023/959, s katero je bil EU ETS razširjen na sektor pomorskega prometa. Ta akt je namreč tesno povezan z ukrepi IMO v zvezi s toplogrednimi plini, kot so sistem IMO za zbiranje podatkov, indeks energijske učinkovitosti za obstoječe ladje (EEXI) in kazalnik ogljične intenzivnosti, katerih namen je zbrati in objaviti informacije o tehnični in operativni energijski učinkovitosti ladij za vsako ladjo posebej;
- Uredbe (EU) 2023/1805 o uporabi obnovljivih in nizkoogljicnih goriv v pomorskem prometu. Je namreč tesno povezana z ukrepi IMO v zvezi s toplogrednimi plini, kot so sistem IMO za zbiranje podatkov, indeks energijske učinkovitosti za obstoječe ladje (EEXI) in kazalnik ogljične intenzivnosti, katerih namen je zbrati in objaviti informacije o tehnični in operativni energijski učinkovitosti ladij za vsako ladjo posebej;
- Direktive 2009/16/ES o pomorski inšpekciji države pristanišča. Na podlagi predloga Komisije bo namreč konvencija o ravnanju z balastno vodo vključena na seznam konvencij (člen 2, točka 1), katerih uporabo morajo pomorski inšpektorji med inšpekcijskimi pregledi zagotoviti za plovila, ki plujejo pod tujo zastavo (člen 13). V skladu s sodno prakso Sodišča se tveganje vpliva ne nanaša le na trenutna pravila, ampak tudi na njihov predvidljiv prihodnji razvoj;
- Direktive 2009/45/ES o varnostnih predpisih in standardih za potniške ladje. V skladu s členom 6(2), točka (a)(i), se namreč konvencija SOLAS in kodeks FSS uporabljata za potniške ladje razreda A, v Prilogi I, poglavje II-2 Protipožarna zaščita, odkrivanje požara in gašenje požara, pa so določene različne in obsežne zahteve za potniške ladje razredov B, C in D, ki opravljajo notranje potovanje. Ker je kodeks IGF obvezen kodeks v skladu s konvencijo SOLAS, se v okviru navedene direktive uporablja tudi za potniške ladje. Ladje razreda B, C in D morajo prav tako upoštevati glavne določbe kodeksa LSA in poglavja III konvencije SOLAS;
- Uredbe (EU) št. 530/2012 o pospešenem uvajanju zahtev o dvojnem trupu ali enakovrednih konstrukcijskih zahtev za tankerje z enojnim trupom. V njej je namreč določena obvezna uporaba programa ocene stanja (CAS) IMO za tankerje z enojnim trupom, starejše od 15 let. Okrepljeni program inšpekcij med pregledi ladij za prevoz razsutega tovora in naftnih tankerjev ali okrepljeni program inšpekcij (ESP) določa, kako naj se taka okrepljena ocena izvaja. Ker CAS uporablja ESP kot orodje za doseganje svojega cilja, se bodo vse spremembe pregledov ESP, kot so trenutne spremembe osredotočanja na preglede samo sumljivih območij za merjenje debeline

pri prvem rednem pregledu naftnih tankerjev z dvojnimi trupom, samodejno uporabljale v skladu z Uredbo (EU) št. 530/2012;

- Direktive 2014/90/EU o pomorski opremljenosti. Rešilni jopiči in reševalna oprema ter Resolucija MSC.81(70) so namreč del Priloge k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2023/1667;
- Direktive (EU) 2022/993 o minimalni ravni izobraževanja pomorščakov. Z njo se namreč konvencija STCW in kodeks STCW vključujeta v pravo Unije.

Predvideni akti ne dopolnjujejo ali spreminjajo institucionalnega okvira sporazuma.

Postopkovna pravna podlaga za predlagani sklep je zato člen 218(9) PDEU.

6.2. Materialna pravna podlaga

6.2.1. Načela

Materialna pravna podlaga za sklep po členu 218(9) PDEU je odvisna predvsem od cilja in vsebine predvidenega akta, glede katerega naj bi se v imenu Unije zastopalo stališče. Če ima predvideni akt dva cilja ali elementa in je eden od teh ciljev ali elementov glavni, drugi pa postranski, mora sklep v skladu s členom 218(9) PDEU temeljiti na samo eni materialni pravni podlagi, in sicer tisti, ki se zahteva za glavni ali prevladujoči cilj ali element.

6.2.2. Uporaba v obravnavanem primeru

Glavni cilj in vsebina predvidenega akta se nanašata na pomorski promet. Materialna pravna podlaga za predlagani sklep je zato člen 100(2) PDEU.

6.3. Sklepna ugotovitev

Pravna podlaga predlaganega sklepa bi moral biti člen 100(2) PDEU v povezavi s členom 218(9) PDEU.

Predlog

SKLEP SVETA

o stališču, ki se v imenu Evropske unije zastopa v Mednarodni pomorski organizaciji na 81. zasedanju Odbora za varstvo morskega okolja in 108. zasedanju Odbora za pomorsko varnost glede sprejetja sprememb Mednarodne konvencije o preprečevanju onesnaževanja morja z ladij (MARPOL), konvencije o ravnanju z balastno vodo, Mednarodne konvencije o varstvu človeškega življenja na morju (SOLAS), Mednarodnega kodeksa za varnost ladij, ki uporabljajo pline ali druga goriva z nizkim plameniščem (kodeks IGF), Mednarodnega kodeksa okrepljenega programa inšpekcij med pregledi ladij za prevoz razsutega tovora in naftnih tankerjev iz leta 2011 (kodeks ESP iz leta 2011), Mednarodnega kodeksa o reševalni opremi (kodeks LSA), Mednarodnega kodeksa za sisteme požarne varnosti (kodeks FSS) in Kodeksa za usposabljanje, izdajanje spričeval in ladijsko stražarjenje pomorščakov (kodeks STCW)

SVET EVROPSKE UNIJE JE –

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

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Konvencija o Mednarodni pomorski organizaciji (IMO) je začela veljati 17. marca 1958.
- (2) IMO je specializirana agencija Združenih narodov, pristojna za varnost pomorskega prometa ter preprečevanje onesnaževanja morja in zraka z ladij. Vse države članice Unije so članice IMO. Unija ni članica IMO.
- (3) Na podlagi člena 38, točka (a), konvencije o IMO Odbor za varstvo morskega okolja opravlja naloge, ki jih nanj prenese IMO ali so nanj prenesene z drugimi mednarodnimi konvencijami za preprečevanje in nadzorovanje onesnaževanja morja z ladij, zlasti z vidika sprejemanja in spreminjanja pravil ali drugih določb.
- (4) Na podlagi člena 28, točka (b), konvencije o IMO Odbor za pomorsko varnost sprejema vse potrebne ukrepe za izvajanje vseh nalog, ki so mu dodeljene v skladu z navedeno konvencijo ali mu jih dodeli Skupščina IMO ali Svet IMO, ali vseh nalog, ki spadajo na področje uporabe navedenega člena, ki so lahko Odboru za pomorsko varnost dodeljene na podlagi katerega koli drugega mednarodnega instrumenta ter ki jih je sprejela IMO.
- (5) Odbor za varstvo morskega okolja IMO naj bi na 81. zasedanju, ki bo potekalo od 18. do 22. marca 2024, sprejel spremembe člena V Protokola I k Mednarodni konvenciji o preprečevanju onesnaževanja morja z ladij (MARPOL), Priloge VI h konvenciji MARPOL o gorivih z nizkim plameniščem in drugih vprašanjih, povezanih s kurilnim oljem, dostopnosti podatkov v podatkovni zbirki IMO o ladijski porabi goriva (IMO DCS), vključitvi podatkov o prevoznih dejavnosti in večji stopnji granularnosti v podatkovni zbirki IMO DCS ter spremembe konvencije o ravnanju z balastno vodo.

- (6) Odbor za pomorsko varnost IMO bo na svojem 108. zasedanju od 15. do 24. maja 2024 sprejel spremembe poglavij II-1, II-2 in V Mednarodne konvencije o varstvu človeškega življenja na morju (SOLAS) iz leta 1974, Mednarodnega kodeksa za varnost ladij, ki uporabljajo pline ali druga goriva z nizkim plameniščem (kodeks IGF), Mednarodnega kodeksa o okrepljenem programu inšpekcij med pregledi ladij za prevoz razsutega tovora in naftnih tankerjev iz leta 2011 (kodeks ESP iz leta 2011), Mednarodnega kodeksa o reševalni opremi (kodeks LSA), Mednarodnega kodeksa za sisteme požarne varnosti (kodeks FSS) in oddelka A-VI/1 Kodeksa za usposabljanje, izdajanje spričeval in ladijsko stražarjenje pomorščakov (kodeks STCW).
- (7) Primerno je določiti stališče, ki se v imenu Unije zastopa na 81. zasedanju Odbora za varstvo morskega okolja IMO, saj lahko predvideni akti odločilno vplivajo na vsebino prava Unije, in sicer na Direktivo 2002/59/ES o vzpostavitvi sistema spremljanja in obveščanja za ladijski promet¹, Direktivo 2009/18/ES o določitvi temeljnih načel za preiskovanje nesreč v sektorju pomorskega prometa², Direktivo (EU) 2016/802 glede zmanjšanja vsebnosti žvepla v nekaterih vrstah tekočega goriva³, Uredbo (EU) 2015/757 o spremljanju emisij ogljikovega dioksida iz pomorskega prevoza, poročanju o njih in njihovem preverjanju⁴, Direktivo 2003/87/ES o vzpostavitvi sistema za trgovanje s pravicami do emisije toplogrednih plinov v Uniji⁵, Sklep (EU) 2015/1814 o vzpostavitvi in delovanju rezerve za stabilnost trga za sistem Unije za trgovanje z emisijami toplogrednih plinov⁶, Uredbo (EU) 2023/1805 o uporabi obnovljivih in nizkoogljčnih goriv v pomorskem prometu⁷ ter Direktivo 2009/16/ES o pomorski inšpekciji države pristanišča⁸.
- (8) Unija bi zato morala podpreti spremembe člena V Protokola I k Mednarodni konvenciji o preprečevanju onesnaževanja morja z ladij (MARPOL), saj je pomembno vzpostaviti enoten sistem poročanja o izgubah kontejnerjev, da se preprečita podvajanje zahtev za predložitev in zmeda, ki pomeni tveganje neprijavljanja kontejnerjev, izgubljenih na morju.
- (9) Unija bi morala podpreti spremembe Priloge VI h konvenciji MARPOL v zvezi z gorivi z nizkim plameniščem in drugimi vprašanji, povezanimi s kurilnim oljem, saj se bo z njimi odpravila zahteva po preskušanju plamenišča in vključitvi informacij o njem na dobavnico za ladijsko gorivo za goriva z nizkim plameniščem, ki ni bila v skladu z nedavnimi spremembami poglavja II-2 konvencije SOLAS, sprejetimi na 106. zasedanju odbora MSC. Unija bi morala podpreti tudi spremembe Priloge VI h konvenciji MARPOL o dostopnosti podatkov v podatkovni zbirki IMO o ladijski porabi goriva (IMO DCS) ter vključitvi podatkov o prevozni dejavnosti in večji stopnji granularnosti v podatkovni zbirki IMO DCS, saj optimizirajo podatkovne zbirke DCS v korist oblikovanja politike na področju razogljičenja ladijskega prometa in so kompromis med širšim dostopom do podatkov IMO DCS in njihovim nadzorom, ki ga izvaja sekretariat IMO. Po eni strani je analitičnim svetovalnim podjetjem in raziskovalnim subjektom omogočen dostop do podatkov DCS na podlagi odobritve

¹ UL L 208, 5.8.2002, str. 10.

² UL L 131, 28.5.2009, str. 114.

³ UL L 132, 21.5.2016, str. 58.

⁴ UL L 123, 19.5.2015, str. 55.

⁵ UL L 275, 25.10.2003, str. 32.

⁶ UL L 264, 9.10.2015, str. 1.

⁷ UL L 234, 22.9.2023, str. 48.

⁸ UL L 131, 28.5.2009, str. 57.

sekretariata IMO, po drugi strani pa vsem podjetjem omogočajo, da podatke DCS svojih ladij prostovoljno razkrijejo širši javnosti.

- (10) Unija bi morala podpreti spremembe konvencije o ravnanju z balastno vodo, saj bodo povečale uporabo digitalizacije pri vodenju elektronskih evidenc v okviru konvencije.
- (11) Primerno je določiti stališče, ki se v imenu Unije zastopa na 108. zasedanju Odbora za pomorsko varnost IMO, saj lahko predvideni akti odločilno vplivajo na vsebino prava Unije, in sicer na Direktivo 2009/45/ES o varnostnih predpisih in standardih za potniške ladje⁹, Direktivo 2002/59/ES o vzpostavitvi sistema spremljanja in obveščanja za ladijski promet¹⁰, Direktivo 2009/18/ES o določitvi temeljnih načel za preiskovanje nesreč v sektorju pomorskega prometa¹¹, Uredbo (EU) št. 530/2012 o pospešenem uvajanju zahtev o dvojnem trupu ali enakovrednih konstrukcijskih zahtev za tankerje z enojnim trupom¹², Direktivo 2014/90/EU o pomorski opremi¹³ in Direktivo (EU) 2022/993 o minimalni ravni izobraževanja pomorščakov¹⁴.
- (12) Zato bi morala Unija podpreti spremembe poglavij II-1, II-2 in V Mednarodne konvencije o varstvu človeškega življenja na morju (SOLAS) iz leta 1974, saj se bo z njimi znatno povečala varnost in zagotovilo, da bodo vse nove ladje, ki niso tankerji, vključno s potniškimi ladjami, z bruto tonažo 20 000 ton ali več imele ustrezno opremo za vleko v sili, prav tako se bodo na splošno izboljšali standardi požarne varnosti potniških ladij, vključno z ro-ro potniškimi ladjami, in varnost uporabe kurilnega olja na potniških ladjah. Z njimi se bo poenostavila tudi obdelava poročil o izgubi kontejnerjev ter s tem izpolnile regulativne obveznosti, določila obveznost poročanja države zastave IMO, povečala varnost plovbe in preprečilo onesnaževanje.
- (13) Unija bi morala podpreti spremembe Mednarodnega kodeksa za varnost ladij, ki uporabljajo pline ali druga goriva z nizkim plameniščem (kodeks IGF), saj se bo z njimi povečala varnost ladij, vključno s potniškimi ladjami, ki kot gorivo uporabljajo zemeljski plin.
- (14) Unija bi morala podpreti spremembe Mednarodnega kodeksa o okrepljenem programu inšpekcij med pregledi ladij za prevoz razsutega tovora in naftnih tankerjev iz leta 2011 (kodeks ESP iz leta 2011), saj se bodo z njimi spremenili postopki za odobritev in potrjevanje podjetja, ki opravlja meritve debeline konstrukcije trupa, iz prilog k spremembam kodeksa ESP iz leta 2011, sprejetih leta 2019, ki se nanašajo na upravo in ne na organizacijo, ki jo priznava uprava. To bo pripomoglo k razjasnitvi postopka.
- (15) Unija bi morala podpreti spremembe Mednarodnega kodeksa o reševalni opremi (kodeks LSA), saj se z njimi spodbuja pomorska varnost tako, da se revidira hitrost spuščanja rešilnih plovil in reševalnih čolnov za potniške ladje, in sicer z zagotavljanjem ustrezne učinkovitosti rešilnih jopičev v vodi za varnost pomorščakov in zvišanjem varnostnih standardov sistemov enojnih vrvi za spuščanje in kljuk, ki imajo kljuko za odpenjanje nad vodo, tako da se odpravijo izjeme iz odstavka 4.4.7.6.17.

⁹ UL L 163, 25.6.2009, str. 1.

¹⁰ UL L 208, 5.8.2002, str. 10.

¹¹ UL L 131, 28.5.2009, str. 114.

¹² UL L 172, 30.6.2012, str. 3.

¹³ UL L 257, 28.8.2014, str. 146.

¹⁴ UL L 169, 27.6.2022, str. 45.

- (16) Unija bi morala podpreti spremembe Mednarodnega kodeksa za sisteme požarne varnosti (kodeks FSS), saj bodo z izboljšanjem požarne varnosti potniških ladij, zlasti ro-ro potniških ladij, prinesle znatne koristi varstvu človeškega življenja na morju.
- (17) Unija bi morala podpreti spremembe oddelka A-VI/1 Kodeksa za usposabljanje, izdajanje spričeval in ladijsko stražarjenje pomorščakov (kodeks STCW), saj bodo zagotovile varno delovno okolje za pomorščake, in sicer z vključitvijo nove pristojnosti za prispevanje k preprečevanju ustrahovanja in nadlegovanja, vključno s spolnimi napadi in spolnim nadlegovanjem, ter odzivanju nanje v oddelek A-VI/1 Obvezne minimalne zahteve za seznanitev z varnostjo, osnovno usposabljanje in izobraževanje na področju varnosti za vse pomorščake.
- (18) Stališče Unije izrazijo države članice Unije, ki so članice IMO, in Komisija, pri čemer nastopijo skupaj –

SPREJEL NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Stališče, ki se v imenu Unije zastopa na 81. zasedanju Odbora za varstvo morskega okolja Mednarodne pomorske organizacije (IMO), je strinjanje s sprejetjem sprememb:

- (a) člena V Protokola I k Mednarodni konvenciji o preprečevanju onesnaževanja morja z ladij (MARPOL) iz Priloge k dokumentu IMO MEPC 81/3/1;
- (b) Priloge VI h konvenciji MARPOL o gorivih z nizkim plameniščem in drugih vprašanih, povezanih s kurilnim oljem, o dostopnosti podatkov v podatkovni zbirki IMO o ladijski porabi goriva (IMO DCS) ter vključitvi podatkov o prevoznih dejavnosti in večji stopnji granularnosti v podatkovni zbirki IMO DCS iz Priloge k dokumentu IMO MEPC 81/3/2 ter
- (c) konvencije o ravnanju z balastno vodo iz Priloge k dokumentu IMO MEPC 81/3.

Člen 2

Stališče, ki se v imenu Unije zastopa na 108. zasedanju Odbora za pomorsko varnost Mednarodne pomorske organizacije (IMO), je strinjanje s sprejetjem sprememb:

- (a) poglavja II-1, II-2 in V Mednarodne konvencije o varstvu človeškega življenja na morju (SOLAS) iz leta 1974 iz prilog 1 in 2 k dokumentu IMO MSC 108/3;
- (b) Mednarodnega kodeksa za varnost ladij, ki uporabljajo pline ali druga goriva z nizkim plameniščem (kodeks IGF), iz Priloge 3 k dokumentu IMO MSC 108/3;
- (c) Mednarodnega kodeksa o okrepljenem programu inšpekcij med pregledi ladij za prevoz razsutega tovora in naftnih tankerjev iz leta 2011 (kodeks ESP iz leta 2011) iz Priloge 5 k dokumentu IMO MSC 108/3;
- (d) Mednarodnega kodeksa o reševalni opreми (kodeks LSA) iz Priloge 6 k dokumentu IMO MSC 108/3;
- (e) Mednarodnega kodeksa za sisteme požarne varnosti (kodeks FSS) iz Priloge 7 k dokumentu IMO MSC 108/3 in
- (f) oddelka A-VI/1 Kodeksa za usposabljanje, izdajanje spričeval in ladijsko stražarjenje pomorščakov (kodeks STCW) iz Priloge k dokumentu IMO MSC 108/3/2.

Člen 3

1. Stališče iz člena 1 izrazijo Komisija in države članice Unije, ki so članice Odbora za varstvo morskega okolja IMO in delujejo skupno v interesu Unije.
2. Stališče iz člena 2 izrazijo Komisija in države članice Unije, ki so članice Odbora za pomorsko varnost IMO in delujejo skupno v interesu Unije.

Člen 4

Ta sklep je naslovljen na Komisijo in države članice.

V Bruslju,

*Za Svet
predsednik*