



EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 28.3.2019
COM(2019) 159 final

2019/0087 (NLE)

Predlog

SKLEP SVETA

o stališču, ki se v imenu Evropske unije zastopa v Odboru za varstvo morskega okolja in Odboru za pomorsko varnost Mednarodne pomorske organizacije v zvezi s sprejetjem sprememb Priloge II k Mednarodni konvenciji o preprečevanju onesnaževanja morja z ladij, sprememb Mednarodnega kodeksa o okrepljenem programu inšpekcij med pregledi ladij za prevoz razsutega tovora in naftnih tankerjev iz leta 2011, sprememb Mednarodnega kodeksa o reševalni opremi, sprememb obrazcev C, E in P Dodatka k Mednarodni konvenciji o varstvu človeškega življenja na morju in Mednarodnega kodeksa za varnost ladij, ki uporabljajo pline ali druga goriva z nizkim vnetiščem

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. PREDMET UREJANJA PREDLOGA

Ta predlog zadeva sklep o stališču, ki se v imenu Unije zastopa na 74. zasedanju Odbora za varstvo morskega okolja Mednarodne pomorske organizacije (MEPC 74), ki bo potekalo od 13. do 17. maja 2019 v Londonu, in na 101. zasedanju Odbora za pomorsko varnost Mednarodne pomorske organizacije (MSC 101), ki bo potekalo od 5. do 14. junija 2019 v Londonu, v zvezi s predvidenim sprejetjem sprememb Priloge II h konvenciji MARPOL, ki se nanašajo na ostanke tovara in odpadke, ki nastanejo pri izpiranju rezervoarjev in vsebujejo obstojne plavajoče elemente z visoko viskoznostjo in/ali visokim tališčem, sprememb Mednarodnega kodeksa o okrepljenem programu inšpekcij med pregledi ladij za prevoz razsutega tovara in naftnih tankerjev iz leta 2011 (kodeks ESP) iz leta 2011, sprememb odstavka 6.1.1.3 Mednarodnega kodeksa o reševalni opreми (kodeks LSA), sprememb odstavka 4.4.8.1 kodeksa LSA, sprememb seznama opreme (obrazci C, E in P Dodatka h konvenciji SOLAS) ter sprememb delov A in A-1 Mednarodnega kodeksa o varnosti ladij, ki uporabljajo pline ali druga goriva z nizkim vnetiščem (kodeks IGF).

2. OZADJE PREDLOGA

2.1. Konvencija o Mednarodni pomorski organizaciji (IMO)

S Konvencijo o Mednarodni pomorski organizaciji se ustanovi Mednarodna pomorska organizacija (v nadaljnjem besedilu: IMO), katere namen je zagotoviti forum za sodelovanje med vladami na področju državnega urejanja in praks v zvezi s tehničnimi zadevami vseh vrst, ki vplivajo na ladijski promet v mednarodni trgovini, spodbuditi 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, ter obravnavati povezane upravne in pravne zadeve.

Konvencija je začela veljati 17. marca 1958.

Vse države članice so pogodbenice Konvencije.

Vse države članice so tudi pogodbenice Mednarodne konvencije o preprečevanju onesnaževanja morja z ladij (v nadaljnjem besedilu: konvencija MARPOL) iz leta 1973, ki je začela veljati 2. oktobra 1983. 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.

Mednarodni kodeks o okrepljenem programu inšpekcij med pregledi ladij za prevoz razsutega tovara in naftnih tankerjev (v nadaljnjem besedilu: kodeks ESP) iz leta 2011 določa zahteve za okrepljen program inšpekcij med pregledi ladij za prevoz razsutega tovara z enojnim in dvojnim trupom ter naftnih tankerjev z enojnim in dvojnim trupom v skladu z določbami pravila XI-1/2 konvencije SOLAS.

Mednarodni kodeks o reševalni opreми (v nadaljnjem besedilu: kodeks LSA) določa mednarodne standarde, zahteve za reševalno opremo, zajete v poglavju III konvencije SOLAS, vključno z osebno reševalno opremo, vizualnimi pripomočki, rešilnim plovilom, reševalnimi čolni, napravami za spuščanje v vodo in napravami za vkrcanje, sistemi za evakuacijo na morju, napravami za metanje vrvi ter splošnimi alarmnimi sistemi in sistemi za obveščanje javnosti.

Mednarodni kodeks za varnost ladij, ki uporabljajo pline ali druga goriva z nizkim vnetiščem (v nadaljnjem besedilu: kodeks IGF), je namenjen določitvi mednarodnega standarda za ladje, ki kot gorivo uporabljajo plin ali tekočine z nizkim vnetiščem. V kodeksu IGF so obravnavana vsa področja, ki potrebujejo posebno pozornost v zvezi z uporabo plina ali tekočin z nizkim vnetiščem kot goriva, ter določena merila za razporeditev in namestitve strojev za pogon in pomožne namene, ki uporabljajo zemeljski plin kot gorivo in bodo imeli enakovredno raven celovitosti v smislu varnosti, zanesljivosti in odvisnosti, kot jo je mogoče doseči z novimi in primerljivimi glavnimi in pomožnimi stroji na konvencionalno nafto.

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 bo pravičen in učinkovit ter splošno sprejet in izvajan.

Članstvo v organizaciji je odprto za vse države in vse države članice EU so članice IMO. Evropska komisija ima od leta 1974 status opazovalke v Mednarodni pomorski organizaciji (IMO) na podlagi Sporazuma o sodelovanju med Medvladno pomorsko posvetovalno organizacijo (IMCO)¹ in Komisijo Evropskih skupnosti o zadevah vzajemnega interesa pogodbenic.

Odbor za varstvo morskega okolja IMO 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, odplakami, smetmi in drugimi izpusti z ladij, 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.

Odbor za varstvo morskega okolja IMO sprejme vse potrebne ukrepe za izvajanje vseh nalog, ki so mu dodeljene s konvencijo IMO ali mu jih dodeli Skupščina IMO ali Svet IMO, ali vseh nalog, ki spadajo na zgoraj navedeno področje uporabe ter so mu lahko dodeljene na podlagi katerega koli drugega mednarodnega instrumenta in sprejete s strani IMO. Sklepi Odbora za varstvo morskega okolja IMO in njegovih pomožnih organov se sprejmejo z večino glasov članov.

Tudi Odbor za pomorsko varnost IMO sestavljajo vse članice IMO in se sestaja vsaj enkrat letno. Obravnava vse zadeve v okviru organizacije, ki se nanašajo na pomoč pri navigaciji, gradnjo in opremo plovil, število članov posadke z vidika varnosti, predpise o preprečevanju trkov, ravnanje z nevarnimi tovari, postopke in zahteve za pomorsko varnost, hidrografske podatke, ladijske in navigacijske dnevnike, preiskave pomorskih nezgod, reševanje ter vse druge zadeve, ki neposredno vplivajo na pomorsko varnost.

Odbor za pomorsko varnost IMO sprejme vse potrebne ukrepe za izvajanje vseh nalog, ki so mu dodeljene s konvencijo IMO ali mu jih dodeli Skupščina IMO ali Svet IMO, ali vseh nalog, ki spadajo na zgoraj navedeno področje uporabe ter so mu lahko dodeljene na podlagi katerega koli drugega mednarodnega instrumenta in sprejete s strani IMO. Sklepi Odbora za pomorsko varnost IMO in njegovih pomožnih organov se sprejmejo z večino glasov članov.

¹ Leta 1982 je bilo ime spremenjeno v Mednarodno pomorsko organizacijo (IMO).

2.3. Predvideni akt Odbora za varstvo morskega okolja IMO

Odbor za varstvo morskega okolja bo na 74. zasedanju (MEPC 74), ki bo potekalo od 13. do 17. maja 2019, sprejel spremembe Priloge II h konvenciji MARPOL, ki se nanašajo na ostanke tovara in odpadke, ki nastanejo pri izpiranju rezervoarjev in vsebujejo obstojne plavajoče elemente z visoko viskoznostjo in/ali visokim tališčem, za zmanjšanje vpliva na okolje. Predvidene spremembe Priloge II h konvenciji MARPOL so namenjene obravnavanju znatnega onesnaževanja, ki ga zadnjih nekaj let povzročajo med drugim izpusti parafinskega voska v obalnih državah Severnega in Baltskega morja.

2.4. Predvideni akt Odbora za pomorsko varnost IMO

Odbor za pomorsko varnost bo na 101. zasedanju (MSC 101), ki bo potekalo od 5. do 14. junija 2019, sprejel spremembe Mednarodnega kodeksa o okrepljenem programu inšpekcij med pregledi ladij za prevoz razsutega tovara in naftnih tankerjev (kodeks ESP) iz leta 2011, spremembe Mednarodnega kodeksa o reševalni opremi (kodeks LSA), spremembe odstavka 4.4.8.1 kodeksa LSA, spremembe seznama opreme (obrazci C, E in P Dodatka h konvenciji SOLAS) ter spremembe delov A in A-1 Mednarodnega kodeksa o varnosti ladij, ki uporabljajo pline ali druga goriva z nizkim vnetiščem (kodeks IGF).

- 2.4.1. *S predvidenimi spremembami kodeksa ESP bodo vnesene redakcijske spremembe, s katerimi bodo opredeljene vse obvezne zahteve ter izboljšane preglednice in obrazci. S spremembami bodo poleg tega redakcijske spremembe združene z novimi bistvenimi zahtevami, da bodo upošteevane nedavne posodobitve serije Z10 enotnih zahtev Mednarodnega združenja klasifikacijskih zavodov (IACS). Serija Z10 enotnih zahtev obravnava preglede trupov naftnih tankerjev, ladij za prevoz razsutega tovara, tankerjev za prevoz kemikalij ter naftnih tankerjev in ladij za prevoz razsutega tovara z dvojnimi trupovi. Enotne zahteve IACS so resolucije IACS o zadevah, ki so neposredno povezane s posebnimi zahtevami pravil in praksami klasifikacijskih zavodov ter splošno filozofijo, na kateri temeljijo pravila in prakse klasifikacijskih zavodov, ali ki jih te zahteve in prakse zajemajo. Enotne zahteve se pod pogojem, da jih ratificirajo upravni organi vsakega v IACS včlanjenega zavoda, v enem letu po potrditvi v skupini za splošno politiko IACS vključijo v pravila in prakse članic. Enotne zahteve so minimalne zahteve. Poleg tega je jezik, uporabljen v osnutku sprememb, usklajen z nomenklaturo IMO, da se preprečita dvoumnost in nedoslednost.*
- 2.4.2. *Namen predvidenih sprememb kodeksa LSA je zagotoviti enotno izvajanje odstavka 6.1.1.3 v zvezi z ročnim spuščanjem majhnih reševalnih čolnov, ki niso del rešilnih plovil ladje.*
- 2.4.3. *Cilj sprememb odstavka 4.4.8.1 kodeksa LSA je rešilne čolne z dvema neodvisnima pogonskima sistemoma izvzeti iz obveznosti, da morajo biti opremljeni z zadostnim številom plavajočih vesel in z njimi povezanih predmetov (klipi za pričvrstitev vesla, oporniki ali enakovredna oprema) za premikanje čolna naprej na mirnem morju. Med inšpekcijskimi pregledi je bilo ugotovljeno, da nekateri rešilni čolni z dvema neodvisnima pogonskima sistemoma niso imeli vesel ali kakršne koli druge ustrezne opreme za njihovo uporabo ter da pri ustrezni zahtevi iz kodeksa LSA in dokumenta MSC/Okr.980/Dod.1 niso upošteevani rešilni čolni, zasnovani z dvema neodvisnima pogonskima sistemoma.*
- 2.4.4. *Na MSC 100 je bil potrjen osnutek enotne razlage, v katerem je navedeno, da „za rešilni čoln, opremljen z dvema neodvisnima pogonskima sistemoma, pri čemer zasnova vključuje dva ločena motorja, dve osni liniji, dve posodi za gorivo, dva*

cevna sistema in kakršne koli druge povezane pomožne elemente, [...] odstavka 4.4.8.1 kodeksa LSA ni treba uporabljati. Kar zadeva vse druge vidike, bi moral rešilni čoln v celoti izpolnjevati zahteve iz odstavka 4.4.8 kodeksa LSA. “

Obstoječi odstavek 4.4.8.1 kodeksa LSA je nadomeščen, da bi se uskladi z osnutkom enotne razlage, potrjenim na MSC 100.

2.4.5. *Namen predvidenih sprememb seznama opreme (obrazci C, E in P Dodatka h konvenciji SOLAS) je spremeniti točko 8.1 obrazcev C, E in P iz Dodatka h konvenciji SOLAS z vstavitvijo opombe z navedbo, da se vsi navedeni kazalniki ne uporabljajo za vse ladje in da se zato lahko po potrebi črtajo. Na splošno vse vrste ladij nimajo nameščenih zadevnih kazalnikov (kazalniki za vesla, propeler, potisno silo, stanje propelerja in model delovanja).*

2.4.6. *Predvidene spremembe delov A in A-1 Mednarodnega kodeksa o varnosti ladij, ki uporabljajo pline ali druga goriva z nizkim vnetiščem (kodeks IGF), so namenjene zagotovitvi usklajenosti s kodeksom IGF v zvezi z obstoječimi zahtevami za ladje, ki kot gorivo uporabljajo zemeljski plin, z uvedbo potrebnih sprememb na podlagi pridobljenih izkušenj glede uporabe navedenega kodeksa.*

3. STALIŠČE, KI NAJ SE ZASTOPA V IMENU UNIJE

3.1. Spremembe zahtev iz Priloge II h konvenciji MARPOL, ki se nanašajo na zahteve glede izpustov za odplake, ki nastanejo pri izpiranju rezervoarjev in vsebujejo obstojne plavajoče elemente z visoko viskoznostjo

Na 68. zasedanju Odbora za varstvo morskega okolja (MEPC 68), ki je potekalo od 11. do 15. maja 2015 v Londonu, so bile potrjene nove ugotovitve v zvezi s „pregledom zahtev iz Priloge II h konvenciji MARPOL, ki vplivajo na ostanke tovora in odpadke, ki nastanejo pri izpiranju rezervoarjev ter vsebujejo strnjene in obstojne plavajoče elemente z visoko viskoznostjo, ter z njimi povezane opredelitve in priprava sprememb“, da bi se vključile v dveletni načrt pododbora za preprečevanje onesnaževanja in odzivanje nanj z letom 2018 kot predvidenim letom dokončanja.

Osnutek sprememb Priloge II h konvenciji MARPOL je bil dokončan na 5. zasedanju pododbora za preprečevanje onesnaževanja in odzivanje nanj (PPR 5), ki je potekalo od 5. do 9. februarja 2018 v Londonu. Na 73. zasedanju Odbora za varstvo morskega okolja (MEPC 73), ki je potekalo od 22. do 26. oktobra 2018 v Londonu, je bil potrjen osnutek sprememb Priloge II h konvenciji MARPOL, da bi se sprejel na MEPC 74.

Osnutek sprememb Priloge II h konvenciji MARPOL je v Prilogi 13 k dokumentu IMO MEPC 73/19. V odstavku 11.12 poročila o MEPC 73 (MEPC 73/19) je navedeno, da bodo te spremembe predvidoma sprejete na MEPC 74.

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

Na 5. zasedanju pododbora za načrtovanje in konstrukcijo ladij (SDC 5), ki je potekalo od 22. do 26. januarja 2018 v Londonu, je bilo opozorjeno, da je navedeni pododbor na svojem 4. zasedanju, ki je potekalo od 13. do 17. februarja 2017 v Londonu, odobril analizo kodeksa ESP iz leta 2011, ki naj jo izvedeta IACS in sekretariat, da bi se predlagale redakcijske spremembe za opredelitev vseh obveznih zahtev, izboljšanje oblike preglednic in obrazcev ter pripravo poročila o napredku, ki bi se obravnavalo na SDC 5.

Na SDC 5 je bilo sklenjeno, da je treba vse bistvene določbe, ki so trenutno navedene v sprotnih opombah v kodeksu ESP iz leta 2011, vključiti v glavni del novega prečiščenega besedila. Poleg tega je bilo na SDC 5 sklenjeno, da je treba izboljšati obliko preglednic in obrazcev v kodeksu ESP. Na koncu je bilo na SDC 5 sklenjeno, da je treba redakcijske spremembe združiti z novimi bistvenimi spremembami kodeksa ESP iz leta 2011, ki jih predlaga IACS, da bi se upoštevale nedavne posodobitve serije Z10 enotnih zahtev IACS.

Na SDC 5 je bil podprt predlog, naj se osnutek sprememb kodeksa ESP iz leta 2011 predloži v potrditev na 99. zasedanju Odbora za pomorsko varnost (MSC 99), ki je potekalo od 16. do 25. maja 2018 v Londonu, in naknadno sprejetje sprememb, ki bi začele veljati 1. julija 2020, na 100. zasedanju Odbora za pomorsko varnost (MSC 100).

Na MSC 99 je bil obravnavan osnutek sprememb kodeksa ESP iz leta 2011, ki je bil v skladu s postopkom za redno posodabljanje navedenega kodeksa pripravljen na SDC 5, ter bil tudi potrjen, da bi se sprejel na MSC 100.

Na MSC 100, ki je potekalo od 3. do 7. decembra 2018 v Londonu, je bil osnutek sprememb obravnavan skupaj s predlaganimi spremembami, pri čemer je bilo opozorjeno, da besedilo, uporabljeno v osnutku sprememb, ni skladno z nomenklaturo IMO, tj. namesto povednega se uporablja velelni naklon, kar bi lahko bilo negativno vplivalo na prihodnji razvoj predpisov IMO, saj bi lahko povzročilo dvoumnost in nedoslednost. Poleg tega je bilo opozorjeno, da bi bilo treba pri osnutku sprememb kodeksa ESP iz leta 2011 upoštevati osnutek konsolidirane različice kodeksa ESP, ki ga trenutno pripravlja pododbor za načrtovanje in konstrukcijo ladij.

Na podlagi razprav je bilo na MSC 100 odločeno, da se sprejetje osnutka sprememb kodeksa ESP iz leta 2011 zadrži v mirovanju, da bi se pripravil revidiran sklop osnutkov sprememb kodeksa ESP iz leta 2011, pri čemer bi se namesto velelnega uporabil povedni/pogojni naklon, kot je ustrezno, ki bi se za sprejetje predložil na MSC 101.

Ta točka je bila vključena v Sklep Sveta 2018/1601². V skladu s členom 3(3) navedenega sklepa Sveta se je mogoče za manjše spremembe stališča, ki se v imenu Unije zastopa v zvezi z zadevnimi spremembami kodeksa ESP iz leta 2011, dogovoriti, ne da bi bil potreben nadaljnji sklep Sveta. Ker pa se spremembe sprememb kodeksa ESP ne morejo šteti za manjše, je ta točka znova vključena v ta predlog sklepa Sveta o stališču, ki se v imenu Evropske unije na 101. zasedanju Odbora za pomorsko varnost zastopa v Mednarodni pomorski organizaciji.

Osnutek resolucije MSC o spremembah kodeksa ESP iz leta 2011 je določen v Prilogi [X] k poročilu o MSC 100 [(MSC 100/XX/Dod.X)]. V odstavku [10.20] poročila o MSC 100 [(MSC 100/XX)] je navedeno, da bodo te spremembe predvidoma sprejete na MSC 101.

3.3. Spremembe odstavka 6.1.1.3 Mednarodnega kodeksa o reševalni opremi (kodeks LSA)

Na 96. zasedanju Odbora za pomorsko varnost (MSC 96), ki je potekalo od 11. do 20. maja 2016 v Londonu, je bilo dogovorjeno, da se nova ugotovitev o „enotnem izvajanju odstavka 6.1.1.3 kodeksa LSA“ vključi v dveletni program pododbora za obdobje 2016–2017 in začasni program SSE 4, z letom 2017 kot predvidenim letom dokončanja. Ugotovitve so

² Sklep Sveta (EU) 2018/1601 z dne 15. oktobra 2018 o stališču, ki se v imenu Evropske unije zastopa v Mednarodni pomorski organizaciji na 73. seji Odbora za varstvo morskega okolja in 100. zasedanju Odbora za pomorsko varnost v zvezi s sprejetjem sprememb pravila 14 iz Priloge VI k Mednarodni konvenciji o preprečevanju onesnaževanja morja z ladij in sprememb Mednarodnega kodeksa o okrepljenem programu inšpekcij med pregledi ladij za prevoz razsutega tovora in naftnih tankerjev iz leta 2011, UL L 267, 25.10.2018, str. 6.

namenjene pripravi sprememb odstavka 6.1.1.3 kodeksa LSA, da bi se olajšalo njegovo enotno izvajanje in zlasti, da bi se omogočila uporaba ročno upravljanih mehanizmov za spuščanje reševalnih čolnov, ki niso del rešilnih plovil ladje.

Pomisleki glede nevarnosti, ki bi se pojavile zaradi osnutka spremembe kodeksa LSA, če bi bilo spuščanje reševalnega čolna z mesta za njegovo hrambo na položaj na morju dovoljeno brez števila oseb, dodeljenih posadki reševalnega čolna na krovu, in mnenja, povezana z obsegom uporabe spremembe, so se obravnavali na 4. zasedanju pododbora za ladijske sisteme in opremo (SSE 4), ki je potekalo od 20. do 24. marca 2017 v Londonu, in na 5. zasedanju pododbora za ladijske sisteme in opremo (SSE 5), ki je potekalo od 12. do 16. marca 2018 v Londonu.

Na 100. zasedanju Odbora za pomorsko varnost (MSC 100), ki je potekalo od 3. do 7. decembra 2018 v Londonu, se je Odbor dogovoril o potrditvi osnutka sprememb kodeksa LSA, da bi se sprejel na MSC 101. Ne glede na to odločitev je Odbor pozval, naj se na 6. zasedanju pododbora za ladijske sisteme in opremo, ki bo potekalo od 4. do 8. marca 2019 v Londonu, obravnavajo stalni pomisleki glede osnutka sprememb in predložijo nasveti MSC 101 pred sprejetjem sprememb.

Osnutek sprememb odstavka 6.1.1.3 kodeksa LSA je določen v Prilogi [x] k poročilu o MSC 100 [(MSC 100/xx/Dod.x)]. V odstavku [9.6] poročila o MSC 100 [(MSC 100/xx)] je navedeno, da bodo te spremembe predvidoma sprejete na MSC 101.

3.4. Spremembe odstavka 4.4.8.1 Kodeksa o reševalni opremi

Na petem zasedanju pododbora za ladijske sisteme in opremo (SSE 5), ki je potekalo od 12. do 16. marca 2018 v Londonu, je Unija uspešno predlagala enotno razlago odstavka 4.4.8.1 Kodeksa o reševalni opremi (kodeks LSA) in obrazcev za poročila o ocenjevanju in preskušanju standardizirane reševalne opreme (MSC/Okr.980/Dod.1, oddelek 4.4.1.2). Na MSC 100 je bilo potrjeno besedilo osnutka enotne razlage, potrjene pa so bile tudi dodatne spremembe odstavka 4.4.8.1 kodeksa LSA, namenjene doseganju skladnosti med zahtevo navedenega kodeksa in enotno razlago.

Spremembe odstavka 4.4.8.1 Mednarodnega kodeksa o reševalni opremi (kodeks LSA) so določene v Prilogi [x] k poročilu o MSC 100 [(MSC 100/xx/Dod.x)]. V odstavku [9.23] poročila o MSC 100 [(MSC 100/xx)] je navedeno, da bodo spremembe kodeksa LSA predvidoma sprejete na MSC 101.

3.5. Spremembe seznama opreme (obrazci C, E in P Dodatka h konvenciji SOLAS)

Na 100. zasedanju Odbora za pomorsko varnost (MSC 100), ki je potekalo od 3. do 7. decembra 2018 v Londonu, je bilo dogovorjeno, da se bodo proučile spremembe seznama opreme (obrazci C, E in P Dodatka h konvenciji SOLAS) v skladu z dogovorom, da lahko odbori manjše popravke/vprašanja obravnavajo pod točko dnevnega reda „Razno“. Po proučitvi je bil na MSC 100 potrjen predlagani osnutek sprememb, da bi se sprejel na 101. zasedanju Odbora za pomorsko varnost (MSC 101).

Osnutek sprememb seznama opreme (obrazci C, E in P Dodatka h konvenciji SOLAS) je določen v Prilogi [x] k poročilu o MSC 100 [(MSC 100/xx/Dod.x)]. V odstavku [9.30] poročila o MSC 100 [(MSC 100/xx)] je navedeno, da bodo te spremembe predvidoma sprejete na MSC 101.

3.6. Spremembe delov A in A-1 Mednarodnega kodeksa za varnost ladij, ki uporabljajo pline ali druga goriva z nizkim vnetiščem (kodeks IGF)

Na četrtem zasedanju pododbora za prevoz tovora in kontejnerjev (CCC 4), ki je potekalo od 11. do 15. septembra 2017 v Londonu, je bila znova ustanovljena delovna skupina za pripravo

tehničnih določb za varnost ladij, ki uporabljajo goriva z nizkim vnetiščem, da bi nadaljevala delo v zvezi z osnutkom sprememb kodeksa IGF, kar zadeva gorivne celice, in pripravo osnutka tehničnih določb za varnost ladij, ki kot gorivo uporabljajo metilni/etilni alkohol. Na CCC 4 je bil potrjen osnutek sprememb delov A in A-1 kodeksa IGF, povezanih s posebnimi zahtevami glede zemeljskega plina, ki jih je pripravila delovna skupina, udeleženci 99. zasedanja Odbora za pomorsko varnost (MSC 99), ki je potekalo od 16. do 25. maja 2018 v Londonu, pa so bili pozvani, naj potrdijo spremembe, da bi bile sprejete na 100. zasedanju Odbora za pomorsko varnost (MSC 100).

Na MSC 99 so bili proučeni osnutek sprememb delov A in A-1 Mednarodnega kodeksa za varnost ladij, ki uporabljajo pline ali druga goriva z nizkim vnetiščem (kodeks IGF), ter dodatne pripombe o osnutku sprememb, vključno s predlogom za vključitev alternativne rešitve za zaščito pred uhajanjem iz cevi za utekočinjeno gorivo zunaj strojnice. Po razpravi je bilo na MSC 99 dogovorjeno, da se potrditev osnutka sprememb delov A in A-1 kodeksa IGF zadrži v mirovanju, in pozvano, naj se na petem zasedanju pododbora za prevoz tovora in kontejnerjev (CCC 5), ki je potekalo od 10. do 14. septembra 2018 v Londonu, kot nujno zadevo znova prouči osnutek sprememb pravila 9.5.6 in o rezultatih poročja MSC 100.

Na CCC 5 je bil proučen osnutek sprememb pravila 9.5.6 kodeksa IGF, pri čemer je bilo dogovorjeno, da dodatne spremembe pravila 9.5.6 niso potrebne. Na CCC 5 je bilo tako dogovorjeno, naj se MSC 100, ki je potekalo od 3. do 7. decembra 2018 v Londonu, pozove, naj kot nujno zadevo potrdi osnutek sprememb delov A in A-1 kodeksa IGF, kot je vsebovan v Prilogi 1 k dokumentu CCC 4/12, za poznejše sprejetje na 101. zasedanju Odbora za pomorsko varnost (MSC 101).

Na MSC 100 je bilo tako kot na CCC 5 ugotovljeno, da niso potrebne nadaljnje spremembe pravila 9.5.6 v zvezi z alternativno rešitvijo za zaščito pred uhajanjem. Vendar pa so bila mnenja različna glede potrebe po vključitvi dodatnega besedila, da bi se zagotovila uporaba zahtev glede odkrivanja uhajanja za cevi, po katerih se pretaka utekočinjeno gorivo. Na MSC 100 so bili potrjeni besedilo, kot je bilo pripravljeno na CCC 4, ter spremembe delov A in A-1 kodeksa IGF, da bi se sprejeli na MSC 101, pri čemer je bilo navedeno, da se nadaljnji predlogi še vedno lahko predložijo v fazi sprejetja.

Osnutek sprememb delov A in A-1 Mednarodnega kodeksa za varnost ladij, ki uporabljajo pline ali druga goriva z nizkim vnetiščem (kodeks IGF), je določen v Prilogi [x] k poročilu o MSC 100 [(MSC 100/xx/Dod.x)]. V odstavku [11.5] poročila o MSC 100 [(MSC 100/xx)] je navedeno, da bodo te spremembe predvidoma sprejete na MSC 101.

3.7. Ustrezna zakonodaja EU in pristojnost EU

3.7.1. Spremembe Priloge II h konvenciji MARPOL

Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2005/35/ES o onesnaževanju morja z ladij in uvedbi kazni za kršitve vključuje mednarodne standarde za onesnaževanje morja z ladij v pravo EU in si prizadeva zagotoviti, da bi se za osebe, odgovorne za nezakonite izpuste, uporabljale ustrezne kazni. Onesnaževalne snovi so v Direktivi opredeljene kot snovi, navedene v prilogah I in II k konvenciji MARPOL. Poleg tega Direktiva 2000/59/ES o pristaniških zmogljivostih za sprejem ladijskih odpadkov in ostankov tovora določa, da morajo države članice zagotoviti razpoložljivost pristaniških sprejemnih zmogljivosti, ki zadostujejo za zadovoljitev potreb ladij, ki običajno uporabljajo njihova pristanišča, in da morajo ladje odpadke, vključno z ostanki tovora, oddati v take zmogljivosti pred odhodom, končni cilj česar je zmanjšati izpuste odpadkov z ladij v morje. Odpadki, ki nastanejo pri izpiranju rezervoarjev, iz Priloge II se v skladu s to direktivo štejejo za ostanke tovora. Direktiva 2000/59/ES tudi določa, da morajo ladje prehodno obvestiti naslednje pristanišče o

morebitnih odpadkih in ostankih tovara, ki jih želijo oddati, in o tem, kaj bodo obdržale na krovu, pa tudi o razpoložljivi zmogljivosti za hrambo.

Zato bi spremembe, ki jih je treba sprejeti na MSC 101 in s katerimi bi se uvedle spremembe Priloge II h konvenciji MARPOL v zvezi z ostanki tovara in odpadki, ki nastanejo pri izpiranju rezervoarjev in vsebujejo obstojne plavajoče elemente z visoko viskoznostjo in visokim tališčem, vplivale na pravo EU, in sicer z uporabo Direktive Evropskega parlamenta in Sveta 2005/35/ES o onesnaževanju morja z ladij in uvedbi kazni za kršitve ter Direktive 2000/59/ES o pristaniških zmogljivostih za sprejem ladijskih odpadkov in ostankov tovara.

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

Namen Uredbe (EU) št. 530/2012 Evropskega parlamenta in Sveta o pospešenem uvajanju zahtev o dvojnem trupu ali enakovrednih konstrukcijskih zahtev za tankerje z enojnim trupom je, da se vzpostavi program za pospešeno uvajanje uporabe zahtev o dvojnem trupu ali enakovrednih konstrukcijskih zahtev iz konvencije MARPOL 73/78, kot je opredeljeno v členu 3 te uredbe, za tankerje z enojnim trupom in prepove prevoz težkih frakcij nafte v tankerjih z enojnim trupom v pristanišča držav članic ali iz njih.

V Uredbi (EU) št. 530/2012 je določena obvezna uporaba programa ocene stanja, ki ga je razvila IMO, za tankerje z enojnim trupom, starejše od 15 let. V členu 5 se zahteva skladnost takšnih tankerjev s programom ocene stanja, ki je nato v členu 6 opredeljen 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. Okrepljeni program inšpekcij med pregledi ladij za prevoz razsutega tovara in naftnih tankerjev (okrepljeni program inšpekcij) določa, kako naj se taka okrepljena ocena izvaja. Ker se v programu ocene stanja kot orodje za doseg njegovega cilja uporablja okrepljeni program inšpekcij, se bodo vse spremembe navedenega programa neposredno in samodejno uporabljale na podlagi Uredbe (EU) št. 530/2012.

Zato bi spremembe, ki jih je treba sprejeti na MSC 101 in s katerimi bi se uvedle spremembe kodeksa ESP, vplivale na pravo EU, in sicer z uporabo Uredbe (EU) št. 530/2012 Evropskega parlamenta in Sveta o pospešenem uvajanju zahtev o dvojnem trupu ali enakovrednih konstrukcijskih zahtev za tankerje z enojnim trupom.

3.7.3. Spremembe odstavka 6.1.1.3 kodeksa LSA

Naprave za splavitev in vitli so vključeni v Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2018/773 z dne 15. maja 2018 o zahtevah glede zasnove, konstrukcije in delovanja ter o standardih preskušanja za pomorsko opremo in razveljavitvi Izvedbene uredbe (EU) 2017/306. Navedena izvedbena uredba vključuje sklicevanja na kodeks LSA in resolucijo MSC.81(70) v zvezi s postavkami MED/1.21, 1.23, 1.24 in 1.25, kar zadeva naprave za splavitev. Ta oprema torej spada v področje uporabe Direktive 2014/90/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. julija 2014 o pomorski opremi in razveljavitvi Direktive Sveta 96/98/ES.

Zato bi spremembe, ki jih je treba sprejeti na MSC 101 in s katerimi bi bile uvedene spremembe kodeksa LSA, vplivale na pravo EU, in sicer z uporabo Direktive 2014/90/EU in Izvedbene uredbe (EU) 2018/773.

3.7.4. Spremembe odstavka 4.4.8.1 kodeksa LSA

Rešilni čolni so vključeni v Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2018/773 z dne 15. maja 2018 o zahtevah glede zasnove, konstrukcije in delovanja ter o standardih preskušanja za pomorsko opremo in razveljavitvi Izvedbene uredbe (EU) 2017/306. Navedena izvedbena uredba vključuje sklicevanja na kodeks LSA in resolucijo MSC/Okrožnico 980 v zvezi s postavko

MED/1.7. Ta oprema torej spada v področje uporabe Direktive 2014/90/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. julija 2014 o pomorski opreми in razveljavitvi Direktive Sveta 96/98/ES.

Zato bi spremembe, ki jih je treba sprejeti na MSC 101 in s katerimi bi bile uvedene spremembe kodeksa LSA, vplivale na pravo EU, in sicer z uporabo Direktive 2014/90/EU in Izvedbene uredbe (EU) 2018/773.

3.7.5. *Spremembe seznama opreme (obrazci C, E in P Dodatka h konvenciji SOLAS)*

V skladu s členom 6(2)(a)(i) Direktive 2009/45/ES o varnostnih predpisih in standardih za potniške ladje se konvencija SOLAS, kakor je bila spremenjena, uporablja za potniške ladje razreda A.

Zato bi spremembe, ki jih je treba sprejeti na MSC 101 in s katerimi bi se uvedle spremembe seznama opreme, vplivale na pravo EU, in sicer z uporabo Direktive 2009/45/ES.

3.7.6. *Spremembe delov A in A-1 Mednarodnega kodeksa za varnost ladij, ki uporabljajo pline ali druga goriva z nizkim vnetiščem (kodeks IGF)*

V skladu s členom 6(2)(a)(i) Direktive 2009/45/ES o varnostnih predpisih in standardih za potniške ladje se konvencija SOLAS, kakor je bila spremenjena, uporablja za potniške ladje razreda A. Kodeks IGF je s konvencijo SOLAS postal obvezen za potniške ladje. Poleg tega morajo države članice v skladu z Direktivo 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. oktobra 2014 o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva zagotoviti, da je od konca leta 2025 v glavnih pristaniščih EU za morske ladje na voljo utekočinjeni zemeljski plin. Države članice EU so dokončale nacionalne okvire politike za tržni razvoj alternativnih goriv in njihove infrastrukture, pri čemer je bil poseben poudarek namenjen različnim podpornim ukrepom in pobudam za spodbujanje in razvoj oskrbovalnih mest za utekočinjeni zemeljski plin za morske ladje.

Zato bi spremembe, ki jih je treba sprejeti na MSC 101 in s katerimi bi se uvedle spremembe kodeksa LSA, vplivale na pravo EU, in sicer z uporabo Direktive 2009/45/ES in Direktive 2014/94/EU.

3.7.7. *Pristojnost EU*

Spremembe Priloge II h konvenciji MARPOL v zvezi z ostanki tovara in odpadki, ki nastanejo pri izpiranju rezervoarjev in vsebujejo obstojne plavajoče elemente z visoko viskoznostjo in/ali visokim tališčem, bi vplivale na uporabo prava EU, in sicer z uporabo Direktive 2005/35/ES in Direktive 2000/59/ES.

Spremembe kodeksa ESP iz leta 2011 bi vplivale na pravo EU, in sicer z uporabo Uredbe (EU) št. 530/2012 Evropskega parlamenta in Sveta o pospešenem uvajanju zahtev o dvojnem trupu ali enakovrednih konstrukcijskih zahtev za tankerje z enojnim trupom.

Spremembe odstavka 6.1.1.3 Mednarodnega kodeksa o reševalni opreми (kodeks LSA) bi vplivale na uporabo prava EU, in sicer z uporabo Direktive 2014/90/EU in Izvedbene uredbe (EU) 2018/773.

Spremembe enotne razlage odstavka 4.4.8.1 kodeksa LSA bi vplivale na uporabo prava EU, in sicer z uporabo Direktive 2014/90/EU in Izvedbene uredbe (EU) 2018/773.

Spremembe seznama opreme (obrazci C, E in P Dodatka h konvenciji SOLAS) bi vplivale na pravo EU, in sicer z uporabo Direktive 2009/45/ES.

Spremembe delov A in A-1 Mednarodnega kodeksa za varnost ladij, ki uporabljajo pline ali druga goriva z nizkim vnetiščem (kodeks IGF), bi vplivale na pravo EU, in sicer z uporabo Direktive 2009/45/ES in Direktive 2014/94/EU.

4. PRAVNA PODLAGA

4.1 Postopkovna pravna podlaga

4.1.1. Načela

V členu 218(9) Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU) so predvideni sklepi 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 sporazuma³.

Pojem „akti s pravnim učinkom“ vključuje akte, ki imajo pravni učinek po pravilih mednarodnega prava, ki veljajo za zadevni organ. Vključuje tudi instrumente, ki nimajo zavezujočega učinka v mednarodnem pravu, vendar „lahko odločilno vplivajo na vsebino ureditve, ki jo sprejme zakonodajalec Unije“⁴.

4.1.2. 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, k sprejetju katerih sta pozvana Odbor za varstvo morskega okolja IMO in Odbor za pomorsko varnost IMO, so akti s pravnim učinkom. Predvideni akti lahko odločilno vplivajo na vsebino naslednje zakonodaje EU:

- Direktive Evropskega parlamenta in Sveta 2005/35/ES o onesnaževanju morja z ladij in uvedbi kazni za kršitve ter Direktive 2000/59/ES o pristaniških zmogljivostih za sprejem ladijskih odpadkov in ostankov tovora. Onesnaževalne snovi so v Direktivi 2005/35/ES namreč opredeljene kot snovi, zajete v prilogah I in II h konvenciji MARPOL. Poleg tega Direktiva 2000/59/ES določa, da morajo države članice zagotoviti razpoložljivost pristaniških sprejemnih zmogljivosti, ki zadostujejo za zadovoljitev potreb ladij, ki običajno uporabljajo njihova pristanišča, končni cilj česar je zmanjšati izpuste ladijskih odpadkov in ostankov tovora z ladij v morje ter posledično okrepiti varstvo morskega okolja;
- Uredbe (EU) št. 530/2012 Evropskega parlamenta in Sveta o pospešenem uvajanju zahtev o dvojnem trupu ali enakovrednih konstrukcijskih zahtev za tankerje z enojnim trupom. Uredba (EU) št. 530/2012 namreč določa, da je uporaba programa ocene stanja, ki ga je razvila IMO, obvezna in da se v tem programu kot orodje za doseg njegovega cilja uporablja okrepljeni program inšpekcij;
- Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/773 z dne 15. maja 2018 o zahtevah glede zasnove, konstrukcije in delovanja ter o standardih preskušanja za pomorsko opremo in razveljavitvi Izvedbene uredbe (EU) 2017/306 ter Direktive 2014/90/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. julija 2014 o pomorski opremi in razveljavitvi Direktive Sveta 96/98/ES. Izvedbena uredba (EU) 2018/773 namreč

³ Zadeva C-399/12, Nemčija proti Svetu (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, točka 64.

⁴ Zadeva C-399/12, Nemčija proti Svetu (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, točke 61–64.

vsebuje sklicevanja na kodeks LSA v zvezi z napravami za splavitev, zato tovrstna oprema spada v področje uporabe Direktive 2014/90/EU;

- Direktive 2009/45/ES Evropskega parlamenta in Sveta o varnostnih predpisih in standardih za potniške ladje. Direktiva 2009/45/ES namreč določa, da morajo potniške ladje razreda A v celoti izpolnjevati zahteve iz konvencije SOLAS, kakor je bila spremenjena;
- Direktive 2009/45/ES Evropskega parlamenta in Sveta o varnostnih predpisih in standardih za potniške ladje skupaj z Direktivo 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva. Direktiva 2009/45/ES namreč določa, da morajo potniške ladje razreda A v celoti izpolnjevati zahteve iz konvencije SOLAS, kakor je bila spremenjena, v skladu z Direktivo 2014/94/EU pa morajo države članice zagotoviti, da bo od konca leta 2025 za morske ladje v glavnih pristaniščih EU na voljo utekočinjeni zemeljski plin.

Predvideni akti ne dopolnjujejo ali spreminjajo institucionalnega okvira sporazuma.

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

4.2. Materialna pravna podlaga

4.2.1. Načela

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

4.2.2. Uporaba v obravnavanem primeru

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

4.3. Zaključek

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 Odboru za varstvo morskega okolja in Odboru za pomorsko varnost Mednarodne pomorske organizacije v zvezi s sprejetjem sprememb Priloge II k Mednarodni konvenciji o preprečevanju onesnaževanja morja z ladij, sprememb Mednarodnega kodeksa o okrepljenem programu inšpekcij med pregledi ladij za prevoz razsutega tovora in naftnih tankerjev iz leta 2011, sprememb Mednarodnega kodeksa o reševalni opremi, sprememb obrazcev C, E in P Dodatka k Mednarodni konvenciji o varstvu človeškega življenja na morju in Mednarodnega kodeksa za varnost ladij, ki uporabljajo pline ali druga goriva z nizkim vnetiščem

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) Ukrepanje Unije v sektorju pomorskega prometa bi moralo biti namenjeno varstvu morskega okolja in izboljšanju pomorske varnosti.
- (2) Konvencija o Mednarodni pomorski organizaciji (v nadaljnjem besedilu: IMO) je začela veljati 17. marca 1958. IMO je specializirana agencija Združenih narodov, pristojna za varnost pomorskega prometa in preprečevanje onesnaževanja morja in zraka z ladij.
- (3) Na podlagi člena 38(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(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 v področje uporabe navedenega člena ter so lahko Odboru za pomorsko varnost dodeljene na podlagi katerega koli drugega mednarodnega instrumenta in sprejete s strani IMO.
- (5) Mednarodna konvencija o preprečevanju onesnaževanja morja z ladij (v nadaljnjem besedilu: konvencija MARPOL) je začela veljati 2. oktobra 1983.
- (6) Na podlagi člena 16(2)(c) konvencije MARPOL lahko spremembe navedene konvencije sprejme ustrezno telo, v tem primeru Odbor za varstvo morskega okolja.
- (7) Mednarodna konvencija o varstvu človeškega življenja na morju (v nadaljnjem besedilu: konvencija SOLAS) je začela veljati 25. maja 1980.
- (8) Na podlagi člena VIII(b)(iii) konvencije SOLAS lahko Odbor za pomorsko varnost IMO sprejme spremembe konvencije SOLAS.

- (9) Odbor za varstvo morskega okolja naj bi na 74. zasedanju, ki bo potekalo od 13. do 17. maja 2019 (MEPC 74), sprejel spremembe Priloge II h konvenciji MARPOL.
- (10) Odbor za pomorsko varnost naj bi na 101. zasedanju (MSC 101), ki bo potekalo od 5. do 14. junija 2019, sprejel 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), Mednarodnega kodeksa o reševalni opremi (kodeks LSA), seznama opreme (obrazci C, E in P Dodatka h konvenciji SOLAS) ter spremembe delov A in A-1 Mednarodnega kodeksa o varnosti ladij, ki uporabljajo pline ali druga goriva z nizkim vnetiščem (kodeks IGF).
- (11) Primerno je določiti stališče, ki se v imenu Unije zastopa na MEPC 74, saj bodo lahko spremembe Priloge II h konvenciji MARPOL odločilno vplivale na vsebino prava Unije, in sicer Direktive Evropskega parlamenta in Sveta 2005/35/ES⁵ ter Direktive 2000/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta⁶.
- (12) Primerno je določiti stališče, ki se v imenu Unije zastopa na MSC 101, saj bodo lahko spremembe kodeksa ESP iz leta 2011 odločilno vplivale na vsebino prava Unije, in sicer Uredbe (EU) št. 530/2012 Evropskega parlamenta in Sveta⁷, saj bodo lahko spremembe kodeksa LSA odločilno vplivale na vsebino prava Unije, in sicer Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/773⁸ in Direktive 2014/90/EU Evropskega parlamenta in Sveta⁹, saj bodo lahko spremembe konvencije SOLAS odločilno vplivale na vsebino prava Unije, in sicer Direktive 2009/45/ES Evropskega parlamenta in Sveta¹⁰, in saj bodo lahko spremembe kodeksa IGF odločilno vplivale na vsebino prava Unije, in sicer Direktive 2009/45/ES Evropskega parlamenta in Sveta o varnostnih predpisih in standardih za potniške ladje, skupaj z Direktivo 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta¹¹.
- (13) Spremembe Priloge II h konvenciji MARPOL bi morale zagotoviti zmanjšanje vpliva na okolje, povezanega z ostanki tovora in odpadki, ki nastanejo pri izpiranju rezervoarjev in vsebujejo obstojne plavajoče elemente z visoko viskoznostjo in/ali visokim tališčem.
- (14) Spremembe kodeksa ESP iz leta 2011 bi morale vključevati redakcijske spremembe navedenega kodeksa, s katerimi bodo opredeljene vse obvezne zahteve ter izboljšane preglednice in obrazci, pri čemer bi morale biti te redakcijske spremembe združene z

⁵ Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2005/35/ES z dne 7. septembra 2005 o onesnaževanju morja z ladij in uvedbi kazni za kršitve v zvezi z onesnaževanjem, vključno s kazenskimi sankcijami (UL L 255, 30.9.2005, str. 11).

⁶ Direktiva 2000/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. novembra 2000 o pristaniških zmogljivostih za sprejem ladijskih odpadkov in ostankov tovora (UL L 332, 28.12.2000, str. 81).

⁷ Uredba (EU) št. 530/2012 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. junija 2012 o pospešenem uvajanju zahtev o dvojnem trupu ali enakovrednih konstrukcijskih zahtev za tankerje z enojnim trupom (UL L 172, 30.6.2012, str. 3).

⁸ Izvedbena uredba Komisije (EU) 2018/773 z dne 15. maja 2018 o zahtevah glede zasnove, konstrukcije in delovanja ter o standardih preskušanja za pomorsko opremo in razveljavitvi Izvedbene uredbe (EU) 2017/306 (UL L 133, 30.5.2018, str. 1).

⁹ Direktiva 2014/90/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. julija 2014 o pomorski opremi in razveljavitvi Direktive Sveta 96/98/ES (UL L 257, 28.8.2014, str. 146).

¹⁰ Direktiva 2009/45/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 6. maja 2009 o varnostnih predpisih in standardih za potniške ladje (UL L 163, 25.6.2009, str. 1).

¹¹ Direktiva 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. oktobra 2014 o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva (UL L 307, 28.10.2014, str. 1).

novimi bistvenimi zahtevami, da bodo upoštevane nedavne posodobitve serije Z10 enotnih zahtev Mednarodnega združenja klasifikacijskih zavodov.

- (15) Spremembe odstavka 6.1.1.3 kodeksa LSA bi morale zagotoviti enotno izvajanje v zvezi z ročnim spuščanjem majhnih reševalnih čolnov, ki niso del rešilnih plovil ladje.
- (16) Spremembe odstavka 4.4.8.1 kodeksa LSA bi morale zagotoviti izvzetje za rešilne čolne z dvema neodvisnima pogonskima sistemoma iz obveznosti, da so opremljeni z zadostnim številom plavajočih vesel in z njimi povezanih predmetov za premikanje čolna naprej na mirnem morju.
- (17) Spremembe točke 8.1 v seznamu opreme (obrazci C, E in P Dodatka h konvenciji SOLAS) bi morale zagotoviti jasnost v zvezi z dejstvom, da se vsi navedeni kazalniki ne uporabljajo za vse ladje in da se zato lahko po potrebi črtajo.
- (18) Spremembe delov A in A-1 kodeksa IGF bi morale z uvedbo potrebnih sprememb na podlagi pridobljenih izkušenj glede uporabe navedenega kodeksa zagotoviti usklajenost v zvezi z obstoječimi zahtevami za ladje, ki kot gorivo uporabljajo zemeljski plin.
- (19) Stališče Unije izrazijo države članice Unije, ki so članice Odbora za varstvo morskega okolja in Odbora za pomorsko varnost IMO ter delujejo skupaj v interesu Unije –

SPREJEL NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Stališče, ki se v imenu Unije zastopa na 74. zasedanju Odbora za varstvo morskega okolja IMO, je strinjanje s sprejetjem sprememb Priloge II k Mednarodni konvenciji o preprečevanju onesnaževanja morja z ladij, ki se nanašajo na zahteve glede izpustov za odpadke, ki nastanejo pri izpiranju rezervoarjev ter vsebujejo visoko viskozne in obstojne plavajoče elemente, iz Priloge 13 k dokumentu IMO MEPC 73/19/Dod.1.

Člen 2

Stališče, ki se v imenu Unije zastopa na 101. zasedanju Odbora za pomorsko varnost IMO, je strinjanje:

- (a) s sprejetjem sprememb Mednarodnega kodeksa o okrepljenem programu inšpekcij med pregledi ladij za prevoz razsutega tovora in naftnih tankerjev iz leta 2011, kot so določene v Prilogi [X] k dokumentu IMO [MSC 100/XX/Dod.X];
- (b) s sprejetjem sprememb odstavka 6.1.1.3 kodeksa LSA, kot so določene v Prilogi [X] k dokumentu IMO [MSC 100/XX/Dod.X];
- (c) s sprejetjem sprememb odstavka 4.4.8.1 kodeksa LSA, kot so določene v Prilogi [X] k dokumentu IMO [MSC 100/XX/Dod.X];
- (d) s sprejetjem sprememb točke 8.1 v obrazcih seznama opreme C, E in P v Dodatku h konvenciji SOLAS, kot so določene v Prilogi [X] k dokumentu IMO [MSC 100/XX/Dod.X];
- (e) s sprejetjem sprememb delov A in A-1 kodeksa IGF, kot so določene v Prilogi [X] k dokumentu IMO [MSC 100/XX/Dod.X].

Člen 3

1. Stališče iz člena 1, ki se zastopa v imenu Unije, izrazijo države članice, ki so vse članice IMO, pri čemer delujejo skupaj v interesu Unije.
2. Stališče iz člena 2, ki se zastopa v imenu Unije, izrazijo države članice, ki so vse članice IMO, pri čemer delujejo skupaj v interesu Unije.
3. O manjših spremembah stališč iz členov 1 in 2 se je mogoče dogovoriti brez dodatnega sklepa Sveta.

Člen 4

Ta sklep začne veljati na dan sprejetja.

V Bruslju,

*Za Svet
Predsednik*