

Briselē, 28.3.2019.
COM(2019) 159 final

2019/0087 (NLE)

Priekšlikums

PADOMES LĒMUMS

par nostāju, kas Eiropas Savienības vārdā jāieņem Starptautiskās Jūrniecības organizācijas Jūras vides aizsardzības komitejā un Kuģošanas drošības komitejā saistībā ar grozījumiem Starptautiskās konvencijas par kuģu izraisīta piesārņojuma novēršanu II pielikumā, grozījumiem 2011. gada Starptautiskajā kodeksā par uzlabotu pārbaužu programmu beramkravu kuģu un naftas tankkuģu apsekojumu laikā, grozījumiem Starptautiskajā glābšanas līdzekļu kodeksā, grozījumiem Starptautiskās konvencijas par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras papildinājuma C, E un P veidlapā un grozījumiem Starptautiskajā drošības kodeksā kuģiem, kuros par degvielu izmanto gāzi vai citas vielas ar zemu uzliesmošanas temperatūru

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA PRIEKŠMETS

Šis priekšlikums attiecas uz lēmumu, ar kuru nosaka nostāju, kas Savienības vārdā jāieņem Starptautiskās Jūrniecības organizācijas Jūras vides aizsardzības komitejas 74. sesijā (*MEPC 74*), kura notiks 2019. gada 13.–17. maijā Londonā, un Starptautiskās Jūrniecības organizācijas Kuģošanas drošības komitejas 101. sesijā (*MSC 101*), kura notiks 2019. gada 5.–14. jūnijā Londonā, saistībā ar iecerēto grozījumu pieņemšanu *MARPOL* konvencijas II pielikumā attiecībā uz noturīgu, negrimstošu vielu ar augstu viskozitāti un/vai augstu kušanas temperatūru kravu un uzglabāšanas tvertņu skalošanas atliekām, grozījumiem 2011. gada Starptautiskajā kodeksā par uzlabotu pārbaužu programmu beramkravu kuģu un naftas tankkuģu apsekojumu laikā (*ESP* kodekss), grozījumiem 6.1.1.3. punktā Starptautiskajā glābšanas līdzekļu kodeksā (*LSA* kodekss), grozījumiem 4.4.8.1. punktā *LSA* kodeksā, grozījumiem aprikojumu sarakstos (*SOLAS* konvencijas papildinājuma C, E un P veidlapa) un grozījumiem A un A-1. daļā Starptautiskajā drošības kodeksā kuģiem, kuros par degvielu izmanto gāzi vai citas vielas ar zemu uzliesmošanas temperatūru (*IGF* kodekss).

2. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

2.1. Konvencija par Starptautisko Jūrniecības organizāciju (SJO)

Starptautiskā Jūrniecības organizācija (SJO) ir izveidota ar Konvenciju par Starptautisko Jūrniecības organizāciju, un tās mērķis ir nodrošināt forumu valdību sadarbībai valdības regulējuma un prakses jomā, kas attiecas uz dažādiem tehniskiem jautājumiem, kuri ietekmē ar starptautisko tirdzniecību saistītu kuģošanu, un aicināt plaši ieviest augstākos iespējamos standartus jautājumos, kuri attiecas uz kuģošanas drošību, navigācijas efektivitāti un kuģu izraisīta jūras piesārņojuma novēršanu un kontroli, tādējādi veicinot vienlīdzīgus konkurences apstākļus; SJO arī nodarbojas ar attiecīgiem administratīviem un juridiskiem jautājumiem.

Konvencija stājās spēkā 1958. gada 17. martā.

Visas dalībvalstis ir konvencijas puses.

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

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

2011. gada Starptautiskais kodekss par uzlabotu pārbaužu programmu beramkravu kuģu un naftas tankkuģu apsekojumu laikā (*ESP* kodekss) paredz prasības par uzlabotu pārbaužu programmu vienkorpora un dubultkorpora beramkravu kuģu un vienkorpora un dubultkorpora naftas tankkuģu apsekojumu laikā saskaņā ar *SOLAS* konvencijas XI-1/2. noteikumu.

Starptautiskajā glābšanas līdzekļu kodeksā (*LSA*) noteiktas starptautisko standartu prasības glābšanas līdzekļiem, uz kuriem attiecas *SOLAS* konvencijas III nodaļa, tostarp individuālajiem glābšanas līdzekļiem, vizuāliem palīglīdzekļiem, plostiem, glābšanas laivām, nolaišanas un iekāpšanas līdzekļiem un kuģu evakuācijas sistēmām, līnmetējiem, un vispārējās trauksmes un skaļruņu sakaru sistēmām.

Starptautiskā drošības kodeksa kuģiem, kuros par degvielu izmanto gāzi vai citas vielas ar zemu uzliesmošanas temperatūru (*IGF* kodekss), nolūks ir nodrošināt starptautisku standartu kuģiem, kurus par degvielu izmanto gāzi vai citus šķidrumus ar zemu uzliesmošanas temperatūru. Kodekss attiecas uz visām jomām, kurās īpaši jāņem vērā tas, ka par degvielu tiek izmantota gāze vai citas vielas ar zemu uzliesmošanas temperatūru, un izklāstīti kritēriji par piedziņas mehānismu un palīgmehānismu izkārtojumu un uzstādīšanu, gāzes izmantošanu par degvielu, kam būs tāda pati integritātes pakāpe drošības un uzticamības ziņā, kādu iespējams sasniegt ar jauniem un salīdzināmiem galvenajiem mehānismiem un palīgmehānismiem, kurus darbina ar tradicionālo degvielu.

2.2. Starptautiskā Jūrniecības organizācija

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

Organizācijā var iesaistīties jebkura valsts, un visas ES dalībvalstis ir SJO dalībnieces. Eiropas Komisijai kopš 1974. gada Starptautiskajā Jūrniecības organizācijā (SJO) ir novērotājas statuss, kas pamatojas uz Starpvaldību jūrniecības konsultatīvās organizācijas (*IMCO*)¹ un Eiropas Kopienų Komisijas vienošanos par sadarbību jautājumos, par ko ir abpusēja interese.

SJO Jūras vides aizsardzības komitejā ir visas SJO dalībnieces, un tā sanāk vismaz reizi gadā. Tā risina SJO darbības jomā esošos vidiskos jautājumus, kas saistīti ar kuģu radītā piesārņojuma kontroli un novēršanu, uz ko attiecas *MARPOL* līgums, tostarp ar naftu, ķīmiskām vielām, ko pārvadā kā beramkravas, notekūdeņiem, atkritumiem un kuģu emisijām, ieskaitot gaisu piesārņojošas vielas un siltumnīcefekta gāzu emisijas. Citi tās aplūkotie jautājumi ir saistīti ar balasta ūdeņu apsaimniekošanu, pretapaugšanas sistēmām, kuģu pārstrādi, gatavību un reaģēšanas darbībām piesārņojuma gadījumā un īpašu apgabalu un īpaši jutīgu jūras apgabalu identificēšanu.

SJO Jūras vides aizsardzības komiteja nodrošina mehānismu, kas ļauj tai izpildīt visus SJO konvencijas, SJO Asamblejas vai SJO Padomes uzticētos pienākumus vai visus iepriekšminētajā darbības jomā esošus pienākumus, kurus tai var uzticēt saskaņā ar citu starptautisku tiesību instrumentu un kurus atzīst SJO. Jūras vides aizsardzības komitejas un tās apakšstruktūru lēmumus pieņem ar komitejas locekļu balsu vairākumu.

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

SJO Kuģošanas drošības komiteja nodrošina mehānismu, kas ļauj tai izpildīt visus SJO konvencijas, SJO Asamblejas vai SJO Padomes uzticētos pienākumus vai visus iepriekšminētajā darbības jomā esošus pienākumus, kurus tai var uzticēt saskaņā ar citu

¹ Nosaukums 1982. gadā tika mainīts uz “Starptautiskā Jūrniecības organizācija (SJO)”.

starptautisku tiesību instrumentu un kurus atzīst SJO. Kuģošanas drošības komitejas un tās apakšstruktūru lēmumus pieņem ar komitejas locekļu balsu vairākumu.

2.3. Paredzētais SJO Jūras vides aizsardzības komitejas akts

Jūras vides aizsardzības komiteja 2019. gada 13.–17. maijā 74. sesijā (MEPC 74) pieņems grozījumus MARPOL konvencijas II pielikumā attiecībā uz noturīgu, negrimstošu vielu ar augstu viskozitāti un/vai augstu kušanas temperatūru kravu un uzglabāšanas tvertņu skalošanas atliekām, lai mazinātu ietekmi uz vidi. Iecerēto MARPOL konvencijas II pielikuma grozījumu nolūks ir pievērsties būtiskajam piesārņojumam, ko pēdējos gados radījusi, piemēram, atbrīvošanās no parafīna vaska Ziemeļjūras un Baltijas jūras piekrastes valstīs.

2.4. Iecerētais SJO Kuģošanas drošības komitejas akts

Kuģošanas drošības komiteja 2019. gada 5.–14. jūnijā 101. sesijā (MSC 101) pieņems grozījumus 2011. gada Starptautiskajā kodeksā par uzlabotu pārbaužu programmu beramkravu kuģu un naftas tankkuģu apsekojumu laikā (ESP kodekss), grozījumus Starptautiskajā glābšanas līdzekļu kodeksā (LSA kodekss), grozījumus LSA kodeksa 4.4.8.1. punktā, grozījumus aprīkojumu sarakstos (SOLAS konvencijas papildinājuma C, E un P veidlapa) un grozījumus A un A-1. daļā Starptautiskajā drošības kodeksā kuģiem, kuros par degvielu izmanto gāzi vai citas vielas ar zemu uzliesmošanas temperatūru (IGF kodekss).

2.4.1. *Paredzēto ESP kodeksa grozījumu mērķis ir veikt redakcionālas izmaiņas, lai identificētu visas obligātās prasības un uzlabotu tabulas un veidlapas. Minētās redakcionālās izmaiņas tiks veiktas vienlaikus ar jaunu būtisku prasību ieviešanu, ar ko tiek ņemti vērā nesen veiktie atjauninājumi Starptautiskās klasificēšanas sabiedrību apvienības (IACS) vienoto prasību (UR) Z10. sērijā. UR Z10. sērijā noteiktas prasības naftas tankkuģu, beramkravu kuģu, ķīmisko produktu tankkuģu, dubultkorpusa naftas tankkuģu un dubultkorpusa beramkravu kuģu korpusa apsekojumiem. IACS UR ir rezolūcijas, ko IACS pieņem jautājumos, kas tieši saistīti ar īpašo noteikumu prasībām un klasificēšanas sabiedrību praksi vai attiecas uz tām, un vispārējo pieeju jautājumos, par kuriem ir izstrādāti klasificēšanas sabiedrību noteikumi un prakse. Pēc tam, kad UR ir ratificējušas katras IACS dalībības sabiedrības pārvaldības struktūra, vienotās prasības iekļauj dalībības sabiedrību noteikumos un praksē viena gada laikā pēc apstiprināšanas IACS Vispārējās politikas grupā. Vienotās prasības ir minimālās prasības. Turklāt, lai izvairītos no neskaidrības un nekonsekvences, grozījumu projektā izmantotie formulējumi saskan ar SJO nomenklatūru.*

2.4.2. *Iecerēto LSA kodeksa grozījumu nolūks ir nodrošināt vienādu 6.1.1.3. punkta īstenošanu saistībā ar tādu mazu glābšanas laivu manuālu nolaišanu, kas nav daļa no kuģa glābšanas līdzekļiem.*

2.4.3. *LSA kodeksa 4.4.8.1. punkta grozījumu mērķis ir atbrīvot glābšanas laivas, kurām ir divas neatkarīgas piedziņas sistēmas, no prasības, ka tās jāaprīko ar pietiekamu skaitu peldošu airu un saistītām ierīcēm (duļļi u. c.) gaitas nodrošināšanai bezvēja apstākļos. Pārbaudēs tika konstatēts, ka dažas glābšanas laivas, kurām ir divas neatkarīgas piedziņas sistēmas, netiek aprīkotas ar airiem vai citām attiecīgajām ierīcēm, kur tos nostiprināt, un tika secināts, ka LSA kodeksa un MSC/Circ.980/Add.1 attiecīgajā prasībā nav ņemtas vērā glābšanas laivas, kuras konstruētas ar divām neatkarīgām piedziņas sistēmām.*

2.4.4. *MSC 100 apstiprināja vienotās interpretācijas projektu, kurā teikts: “LSA kodeksa 4.4.8.1. punktu nepiemēro glābšanas laivām, kurām ir divas neatkarīgas piedziņas sistēmas, ja tām ir divi neatkarīgi dzinēji, vārpstu līnijas, degvielas tvertnes,*

cauruļvadu sistēmas un cits ar tām saistītais papildaprīkojums. Attiecībā uz visiem pārējiem aspektiem glābšanas laivām pilnībā jāatbilst LSA kodeksa 4.4.8. punktam.”

Spēkā esošais LSA kodeksa 4.4.8.1. punkts tiek aizstāts, lai to saskaņotu ar MSC 100 apstiprinātās vienotās interpretācijas projektu.

2.4.5. *Aprīkojumu sarakstos (SOLAS konvencijas papildinājuma C, E un P veidlapā) iecerēto grozījumu nolūks ir grozīt SOLAS konvencijas papildinājuma C, E un P veidlapas 8.1. punktu, iekļaujot zemsvītras piezīmi, kurā norādīts, ka visi uzskaitītie indikatori nav jāattiecina uz visiem kuģiem un ka attiecīgā gadījumā tos var dzēst. Parasti ne visi kuģu veidi ir aprīkoti ar attiecīgajiem indikatoriem (stūres, dzenskrūves, dzinēja jaudas, gareniskās šūpošanās un darbības režīma indikatori).*

2.4.6. *Starptautiskā drošības kodeksa kuģiem, kuros par degvielu izmanto gāzi vai citas vielas ar zemu uzliesmošanas temperatūru (IGF kodekss), A un A-1. daļas iecerēto grozījumu mērķis ir nodrošināt konsekvenci IGF kodeksā attiecībā uz spēkā esošajām prasībām kuģiem, kuros par degvielu izmanto dabasgāzi, ieviešot grozījumus, kuru pamatā ir kodeksa piemērošanā gūtā pieredze.*

3. SAVIENĪBAS VĀRDĀ IEŅEMAMĀ NOSTĀJA

3.1. Grozījumi MARPOL konvencijas II pielikuma prasībās saistībā ar noturīgu, negrimstošu vielu ar augstu viskozitāti un/vai augstu kušanas temperatūru kravu un uzglabāšanas tvertņu skalošanas atliekām

Jūras vides aizsardzības komiteja 68. sesijā (MEPC 68), kas notika 2015. gada 11.–15. maijā Londonā, apstiprināja jaunu iznākumu “Pārskatu par MARPOL konvencijas II pielikuma prasībām, kas ietekmē sacietējošu, noturīgu un negrimstošu vielu ar augstu viskozitāti kravu un uzglabāšanas tvertņu skalošanas atliekas, un par saistītajām definīcijām un grozījumu sagatavošanu”, lai to iekļautu Piesārņojuma novēršanas un reaģēšanas apakškomitejas divgadu darba plānā, par pabeigšanas gadu nosakot 2018. gadu.

MARPOL konvencijas II pielikuma grozījumu projekts tika pabeigts Piesārņojuma novēršanas un reaģēšanas apakškomitejas 5. sesijā (PPR 5), kas notika 2018. gada 5.–9. februārī Londonā. MARPOL konvencijas II pielikuma grozījumu projekts tika apstiprināts 2018. gada 22.–26. oktobrī Londonā notikušajā Jūras vides aizsardzības komitejas 73. sesijā (MEPC 73) ar mērķi to pieņemt MEPC 74.

MARPOL konvencijas II pielikuma grozījumu projekts ir izklāstīts SJO dokumenta MEPC 73/19 13. pielikumā. MEPC 73 ziņojuma (MEPC 73/19) 11.12. punktā norādīts, ka grozījumus paredzēts pieņemt MEPC 74.

3.2. Grozījumi 2011. gada Starptautiskajā kodeksā par uzlabotu pārbaužu programmu beramkravu kuģu un naftas tankkuģu apsekojumu laikā (ESP kodekss)

Kuģu projektēšanas un būves apakškomitejas 5. sesijā (SDC 5), kas norisinājās 2018. gada 22.–26. janvārī Londonā, tika atgādināts, ka Kuģu projektēšanas un būves apakškomitejas 4. sesijā (SDC 4), kas notika 2017. gada 13.–17. februārī Londonā, Starptautiskā klasificēšanas sabiedrību apvienība (IACS) un Sekretariāts tika pilnvaroti analizēt 2011. gada ESP kodeksu un ierosināt redakcionālas izmaiņas, lai identificētu visas obligātās prasības, uzlabotu tabulu un veidlapu formātu un izskatīšanai SDC 5 sniegtu ziņojumu par sasniegto progresu.

SDC 5 vienojās, ka visi būtiskie noteikumi, kas šobrīd 2011. gada ESP kodeksā ir izklāstīti zemsvītras piezīmēs, būtu jāiekļauj jaunās konsolidētās redakcijas pamatdaļā. Turklāt SDC 5

vienojās uzlabot *ESP* kodeksa tabulu un veidlapu formātu. Visbeidzot *SDC 5* vienojās apvienot minētās redakcionālās izmaiņas ar jaunajiem 2011. gada *ESP* kodeksa būtiskajiem grozījumiem, ko *IACS* ierosināja, lai ņemtu vērā nesen veiktos atjauninājumus *IACS* vienoto prasību (*UR*) Z10. sērijā.

SDC 5 atbalstīja ierosinājumu 2011. gada *ESP* kodeksa grozījumu projektu iesniegt apstiprināšanai 2018. gada 16.-25. maijā Londonā notikušajā Kuģošanas drošības komitejas 99. sesijā (*MSC 99*) ar mērķi grozījumus pieņemt Kuģošanas drošības komitejas 100. sesijā (*MSC 100*), lai tie stātos spēkā 2020. gada 1. jūlijā.

MSC 99 saskaņā ar procedūru *ESP* kodeksa regulārai atjaunināšanai izskatīja 2011. gada *ESP* kodeksa grozījumu projektu, kas bija sagatavots *SDC 5*, un apstiprināja to ar mērķi pieņemt *MSC 100*.

MSC 100, kas notika 2018. gada 3.–7. decembrī Londonā, izskatīja grozījumu projektu kopā ar ierosinātajām izmaiņām un norādīja, ka grozījumu projektā izmantotie formulējumi neatbilda SJO nomenklatūrai, t. i., īstenības izteiksmes vietā bija lietota vajadzības izteiksme, kas var negatīvi ietekmēt turpmāku SJO noteikumu izstrādi, jo var rasties pārpratumi un nekonsekvence. Turklāt tika norādīts, ka 2011. gada *ESP* kodeksa grozījumu projektā būtu jāņem vērā *ESP* kodeksa konsolidētās redakcijas projekts, ko šobrīd izstrādā Kuģu projektēšanas un būves apakškomiteja.

Pēc apspriešanās *MSC 100* nolēma uz laiku atlikt 2011. gada *ESP* kodeksa grozījumu projekta pieņemšanu, lai sagatavotu 2011. gada *ESP* kodeksa pārskatīto grozījumu projektu, kurā attiecīgi izmantota īstenības izteiksme, nevis vajadzības izteiksme, un iesniegtu to pieņemšanai *MSC 101*.

Šis jautājums tika iekļauts Padomes Lēmumā 2018/1601². Saskaņā ar minētā Padomes lēmuma 3. panta 3. punktu bez Padomes papildu lēmuma var vienoties par nelielām izmaiņām nostājā, kas Savienības vārdā jāņem saistībā ar attiecīgajiem 2011. gada *ESP* kodeksa grozījumiem. Tomēr tā kā izmaiņas *ESP* kodeksa grozījumos nevar uzskatīt par nelielām, šis jautājums ir atkārtoti iekļauts šajā Padomes lēmuma priekšlikumā par nostāju, kas Eiropas Savienības vārdā jāņem Starptautiskās Jūrniecības organizācijas Kuģošanas drošības komitejas 101. sesijā.

Projekts *MSC* rezolūcijai par 2011. gada *ESP* kodeksa grozījumiem ir izklāstīts *MSC 100* ziņojuma [(*MSC 100/XX/Add.*)] [X]. pielikumā. *MSC 100* ziņojuma [(*MSC 100/XX*)] [10.20]. punktā norādīts, ka grozījumus paredzēts pieņemt *MSC 101*.

3.3. Starptautiskā glābšanas līdzekļu kodeksa (*LSA* kodekss) 6.1.1.3. punkta grozījumi

Kuģošanas drošības komiteja 96. sesijā, kas notika 2016. gada 11.–20. maijā Londonā, vienojās apakškomitejas divgadu darba plānā 2016.–2017. gadam un *SSE 4* provizorisksajā darba kārtībā iekļaut jaunu iznākumu “*LSA* kodeksa 6.1.1.3. punkta vienāda īstenošana”, par pabeigšanas gadu nosakot 2017. gadu. Iznākuma mērķis ir izstrādāt *LSA* kodeksa 6.1.1.3. punkta grozījumus, lai veicinātu tā vienādu īstenošanu un jo īpaši lai tādu glābšanas

² Padomes 2018. gada 15. oktobra Lēmums (ES) 2018/1601 par nostāju, kas Eiropas Savienības vārdā jāņem Starptautiskās Jūrniecības organizācijā Jūras vides aizsardzības komitejas 73. sesijā un Kuģošanas drošības komitejas 100. sesijā par grozījumu pieņemšanu Starptautiskās konvencijas par kuģu izraisīta piesārņojuma novēršanu VI pielikuma 14. noteikumā un 2011. gada Starptautiskajā kodeksā par uzlabotu pārbaužu programmu beramkravu kuģu un naftas tankkuģu apsekojumu laikā (OV L 267, 25.10.2018., 6. lpp.).

laivu palaišanai, kas nav daļa no kuģa glābšanas līdzekļiem, atļautu izmantot ar roku darbināmus mehānismus.

Par raizēm saistībā ar bīstamību, kas pēc *LSA* kodeksa grozījumu projekta ieviešanas varētu rasties, ja glābšanas laivas palaišana no glābšanas pozīcijas ārējā pozīcijā tiktu atļauta bez pietiekama skaita cilvēku, kas norīkoti par glābšanas laivas apkalpi uz klāja, kā arī par viedokļiem saistībā ar grozījumu piemērošanas jomu tika diskutēts Kuģu sistēmu un aprīkojuma apakškomitejas 4. sesijā (*SSE 4*), kas notika 2017. gada 20.–24. martā Londonā, un Kuģu sistēmu un aprīkojuma apakškomitejas 5. sesijā (*SSE 5*), kas notika 2018. gada 12.–16. martā Londonā.

Kuģošanas drošības komiteja 100. sesijā (*MSC 100*), kas notika 2018. gada 3.–7. decembrī Londonā, komiteja vienojās par *LSA* kodeksa grozījumu projekta apstiprināšanu ar mērķi to pieņemt *MSC 101*. Neraugoties uz šo lēmumu, komiteja aicināja Kuģu sistēmu un aprīkojuma apakškomitejas 6. sesijā, kas notika 2019. gada 4.–8. martā Londonā, apsvērt joprojām pastāvošās raizes par grozījumu projektu ar mērķi sniegt ieteikumus *MSC 101* pirms minēto grozījumu pieņemšanas.

LSA kodeksa 6.1.1.3. punkta grozījumu projekts ir izklāstīts *MSC 100* ziņojuma [x]. pielikumā [(*MSC 100/xx/Add.x*)]. *MSC 100* ziņojuma [(*MSC 100/xx*)] [9.6]. punktā norādīts, ka grozījumus paredzēts pieņemt *MSC 101*.

3.4. *LSA* kodeksa 4.4.8.1. punkta grozījumi

Kuģu sistēmu un aprīkojuma apakškomitejas 5. sesijā (*SSE 5*), kas notika 2018. gada 12.–16. martā Londonā, Savienība ierosināja vienotu interpretāciju *LSA* kodeksa 4.4.8.1. punktam un standartizētu glābšanas līdzekļu novērtējuma un pārbaudes ziņojuma veidlapām (*MSC/Circ.980/Add.1*, 4.4.1.2. punkts). *MSC 100* apstiprināja vienotas interpretācijas projekta tekstu, kā arī apstiprināja turpmākus *LSA* kodeksa 4.4.8.1. punkta grozījumus, kuru mērķis ir panākt konsekveni starp kodeksa prasībām un vienoto interpretāciju.

LSA kodeksa 4.4.8.1. punkta grozījumi ir izklāstīti *MSC 100* ziņojuma [x]. pielikumā [(*MSC 100/xx/Add.x*)]. *MSC 100* ziņojuma [(*MSC 100/xx*)] [9.23]. punktā norādīts, ka grozījumus paredzēts pieņemt *MSC 101*.

3.5. Aprīkojumu sarakstu (*SOLAS* konvencijas papildinājuma C, E un P veidlapa) grozījumi

Kuģošanas drošības komitejas 100. sesijā (*MSC 100*), kas notika 2018. gada 3.–7. decembrī Londonā, komiteja vienojās apsvērt grozījumus aprīkojumu sarakstos (*SOLAS* konvencijas papildinājuma C, E un P veidlapa), ievērojot to, ka komitejas var apsvērt nelielus labojumus/jautājumus dienas kārtības sadaļā “citi jautājumi”. Pēc apspriešanas *MSC 100* apstiprināja ierosināto grozījumu projektu ar mērķi to pieņemt Kuģošanas drošības komitejas 101. sesijā (*MSC 101*).

Aprīkojumu saraksta (*SOLAS* konvencijas papildinājuma C, E un P veidlapa) grozījumu projekts ir izklāstīts *MSC 100* ziņojuma [x]. pielikumā [(*MSC 100/xx/Add.x*)]. *MSC 100* ziņojuma [(*MSC 100/xx*)] [9.30]. punktā norādīts, ka grozījumus paredzēts pieņemt *MSC 101*.

3.6. Starptautiskā drošības kodeksa kuģiem, kuros par degvielu izmanto gāzi vai citas vielas ar zemu uzliesmošanas temperatūru (*IGF* kodekss), A un A-1. daļas grozījumi

Kravu un konteineru pārvadājumu apakškomitejas 4. sesija (*CCC 4*), kas notika 2017. gada 11.–15. septembrī Londonā, atkārtoti izveidoja Darba grupu tehnisko noteikumu izstrādei kuģiem, kuros par degvielu izmanto vielas ar zemu uzliesmošanas temperatūru, lai turpinātu

darbu pie *IGF* kodeksa grozījumiem attiecībā uz degvielas elementiem un izstrādātu tehnisko noteikumu projektu tādu kuģu drošībai, kuros par degvielu izmanto metanolu vai etilspirtu. *CCC 4* apstiprināja *IGF* kodeksa A un A-1. daļas grozījumus saistībā ar darba grupas sagatavotajām dabasgāzei piemērojamajām prasībām un aicināja Kuģošanas drošības komitejas 99. sesiju (*MSC 99*), kas notika 2018. gada 16.–25. maijā Londonā, apstiprināt grozījumus ar mērķi tos pieņemt Kuģošanas drošības komitejas 100. sesijā (*MSC 100*).

MSC 99 apsvēra *IGF* kodeksa A un A-1. daļas grozījumu projektu kopā ar papildu komentāriem par grozījumu projektu, tostarp ieteikumu iekļaut alternatīvu risinājumu, ar kuru nepieļaut noplūdes no sašķidrinātas degvielas caurulēm ārpus mašīntelpas. Pēc diskusijām *MSC 99* vienojās uz laiku atlikt *IGF* kodeksa A un A-1. daļas grozījumu projekta apstiprināšanu un deva rīkojumu Kravu un konteineru pārvadājumu apakškomitejas 5. sesijai (*CCC 5*), kas notika 2018. gada 10.–14. septembrī Londonā, steidzamības kārtā pārskatīt 9.5.6. noteikuma grozījumu projektu un ziņot par rezultātu *MSC 100*.

CCC 5 apsvēra *IGF* kodeksa 9.5.6. noteikuma grozījumu projektu un vienojās, ka papildu izmaiņas 9.5.6. noteikumā nav vajadzīgas. Tādējādi *CCC 5* vienojās aicināt *MSC 100*, kas notika 2018. gada 3.–7. decembrī Londonā, steidzamības kārtā apstiprināt *IGF* kodeksa A un A-1. daļas grozījumu projektu, kas ietverts dokumenta *CCC 4/12 1.* pielikumā, ar mērķi tos vēlāk pieņemt Kuģošanas drošības komitejas 101. sesijā (*MSC 101*).

MSC 100 piekrita *CCC 5*, ka 9.5.6. noteikumā nav vajadzīgas papildu izmaiņas attiecībā uz alternatīvu risinājumu aizsardzībai pret noplūdēm. Tomēr viedokļi atšķīrās attiecībā uz to, vai iekļaut papildu tekstu, ar ko tiktu nodrošināts, ka sašķidrinātas degvielas caurulēm tiek piemērotas noplūdes noteikšanas prasības. *MSC 100* piekrita *CCC 4* sagatavotajai teksta redakcijai un apstiprināja *IGF* kodeksa A un A-1. daļas grozījumus ar mērķi, ka tie tiks pieņemti *MSC 101*, piezīmējot, ka pieņemšanas posmā vēl varētu iesniegt papildu priekšlikumus.

IGF kodeksa A un A-1. daļas grozījumu projekts ir izklāstīts *MSC 100* ziņojuma [x]. pielikumā [(*MSC 100/xx/Add.x*)]. *MSC 100* ziņojuma [(*MSC 100/xx*)] [11.5]. punktā norādīts, ka grozījumus paredzēts pieņemt *MSC 101*.

3.7. Attiecīgie ES tiesību akti un ES kompetence

3.7.1. MARPOL konvencijas II pielikuma noteikuma grozījumi

ES tiesībās Ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2005/35/EK par kuģu radīto piesārņojumu un par sankciju ieviešanu par pārkāpumiem ir iekļauti starptautiskie standarti par kuģu radīto piesārņojumu, un ar to tiek nodrošināts, ka par noplūdēm atbildīgajām personām tiek noteikti atbilstoši sodi. Minētajā direktīvā piesārņojošas vielas ir definētas kā vielas, kas minētas *MARPOL* konvencijas I un II pielikumā. Turklāt Direktīvā 2000/59/EK par ostas iekārtām, kas paredzētas kuģu atkritumu un kravu atlieku uzņemšanai, noteikts, ka dalībvalstīm jānodrošina tādu ostu iekārtu pieejamība, kuras ir piemērotas to kuģu vajadzīgām, kas attiecīgo ostu parasti izmanto, un ka kuģiem jānodod atkritumi, tostarp kravu atliekas, minētajās iekārtās pirms izbraukšanas no ostas; tās galīgais mērķis ir samazināt atkritumu novadīšanu no kuģiem jūrā. Saskaņā minēto direktīvu II pielikumā minētās tvertņu skalošanas atliekas uzskatāmas par kravas atliekām. Direktīvā 2000/59/EK arī noteikts, ka kuģiem ir iepriekš jāpaziņo nākamai ostai par atkritumiem un kravas atliekām, ko tie vēlas nodot un kas tiks paturētas uz kuģa, kā arī par uzglabāšanai pieejamo tilpumu.

Tāpēc grozījumi, kuri jāpieņem *MSC 101* un ar kuriem tiktu ieviestas izmaiņas *MARPOL* konvencijas II pielikumā saistībā ar noturīgu, negrimstošu vielu ar augstu viskozitāti un/vai augstu kušanas temperatūru kravu un uzglabāšanas tvertņu skalošanas atliekām, ietekmētu ES tiesību aktus, kad tiktu piemērota Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2005/35/EK par

kuģu radīto piesārņojumu un par sankciju ieviešanu par pārkāpumiem un Direktīva 2000/59/EK par ostas iekārtām, kas paredzētas kuģu atkritumu un kravu atlieku uzņemšanai.

3.7.2. *Grozījumi 2011. gada Starptautiskajā kodeksā par uzlabotu pārbaužu programmu beramkravu kuģu un naftas tankkuģu apsekojumu laikā (ESP kodekss)*

Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (ES) Nr. 530/2012, ar ko paredz paātrināti pakāpeniski ieviest prasību par dubultkorpusu vai līdzvērtīgu konstrukciju attiecībā uz vienkorpora naftas tankkuģiem, ir noteikts mērķis — izveidot MARPOL 73/78 dubultkorpusa vai līdzvērtīgas konstrukcijas prasību paātrinātas pakāpeniskas ieviešanas plānu vienkorpora naftas tankkuģiem, kā noteikts minētās regulas 3. pantā, un aizliegt transportēt uz vai no dalībvalstu ostām smagos naftas produktus vienkorpora naftas tankkuģos.

Ar Regulu (ES) Nr. 530/2012 tiek padarīta obligāta SJO stāvokļa novērtēšanas sistēmas (CAS) piemērošana vienkorpora naftas tankkuģiem, kuri ir vairāk nekā 15 gadus veci. Regulas 5. pantā prasīts šādiem tankkuģiem izpildīt CAS, kas ir definēta 6. pantā kā stāvokļa novērtēšanas sistēma, kura pieņemta ar 2001. gada 27. aprīļa Rezolūciju MEPC 94(46), kas grozīta ar 2002. gada 11. oktobra Rezolūciju MEPC 99(48) un 2003. gada 4. decembra Rezolūciju MEPC 112(50). Beramkravu kuģu un naftas tankkuģu apsekojumu laikā veicamo uzlaboto pārbaužu programmā jeb pastiprinātās apsekošanas programmā (ESP) norādīts, kā īstenot šādu pastiprinātu novērtēšanu. Tā kā CAS izmanto ESP par rīku savu mērķu sasniegšanai, jebkuras ESP pārbaužu izmaiņas kļūs tieši un automātiski piemērojamas ar Regulas (ES) Nr. 530/2012 starpniecību.

Tādējādi grozījumi, kuri jāpieņem MSC 101 un ar kuriem tiktu izdarītas izmaiņas ESP kodeksā, ietekmētu ES tiesību aktus, kad tiktu piemērota Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 530/2012, ar ko paredz paātrināti pakāpeniski ieviest prasību par dubultkorpusu vai līdzvērtīgu konstrukciju attiecībā uz vienkorpora naftas tankkuģiem.

3.7.3. *LSA kodeksa 6.1.1.3. punkta grozījumi*

Nolaišanas ierīces un vinčas ir iekļautas Komisijas 2018. gada 15. maija Īstenošanas regulā (ES) 2018/773 par kuģu aprīkojumam piemērojamām projektēšanas, būvniecības un veikspējas prasībām un testēšanas standartiem un ar ko atceļ Īstenošanas regulu (ES) 2017/306. Minētajā īstenošanas regulā ir atsauce uz LSA kodeksu un rezolūciju MSC.81(70) saistībā ar MED/1.21., 1.23., 1.24. un 1.25. punktu attiecībā uz nolaišanas ierīcēm. Šis aprīkojums tāpēc ir Eiropas Parlamenta un Padomes 2014. gada 23. jūlija Direktīvas 2014/90/ES par kuģu aprīkojumu un ar ko atceļ Padomes Direktīvu 96/98/EK darbības jomā.

Tāpēc grozījumi, kurus paredzēts pieņemt MSC 101 un kuri ieviestu izmaiņas LSA kodeksā, ietekmētu ES tiesību aktus, kad tiktu piemērota Direktīva 2014/90/ES un Īstenošanas regula (ES) 2018/778.

3.7.4. *LSA kodeksa 4.4.8.1. punkta grozījumi*

Glābšanas laivas ir iekļautas Komisijas 2018. gada 15. maija Īstenošanas regulā (ES) 2018/773 par kuģu aprīkojumam piemērojamām projektēšanas, būvniecības un veikspējas prasībām un testēšanas standartiem un ar ko atceļ Īstenošanas regulu (ES) 2017/306. Minētajā īstenošanas regulā ir atsauce uz LSA kodeksu un rezolūciju MSC/Circular 980 saistībā ar MED/1.7. punktu. Šis aprīkojums tāpēc ir Eiropas Parlamenta un Padomes 2014. gada 23. jūlija Direktīvas 2014/90/ES par kuģu aprīkojumu un ar ko atceļ Padomes Direktīvu 96/98/EK darbības jomā.

Tāpēc grozījumi, kurus paredzēts pieņemt *MSC 101* un kuri ieviestu izmaiņas *LSA* kodeksā, ietekmētu ES tiesību aktus, kad tiktu piemērota Direktīva 2014/90/ES un Īstenošanas regulu (ES) 2018/778.

3.7.5. *Aprīkojumu sarakstu (SOLAS konvencijas papildinājuma C, E un P veidlapa) grozījumi*

Direktīvas 2009/45/EK par pasažieru kuģu drošības noteikumiem 6. panta 2. punkta a) apakšpunkta i) punkts paredz, ka *SOLAS* konvencija, ar grozījumiem, attiecas uz A klases pasažieru kuģiem.

Tāpēc grozījumi, kurus paredzēts pieņemt *MSC 101* un kuri ieviestu izmaiņas aprīkojumu sarakstos, ietekmētu ES tiesību aktus, kad tiktu piemērota Direktīva 2009/45/EK.

3.7.6. *Starptautiskā drošības kodeksa kuģiem, kuros par degvielu izmanto gāzi vai citas vielas ar zemu uzliesmošanas temperatūru (IGF kodekss), A un A-1. daļas grozījumi*

Direktīvas 2009/45/EK par pasažieru kuģu drošības noteikumiem 6. panta 2. punkta a) apakšpunkta i) punkts paredz, ka *SOLAS* konvencija, ar grozījumiem, attiecas uz A klases pasažieru kuģiem. *SOLAS* konvencija paredz, ka *IGF* kodekss ir obligāts pasažieru kuģiem. Turklāt Eiropas Parlamenta un Padomes 2014. gada 22. oktobra Direktīva 2014/94/ES par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu paredz, ka dalībvalstīm ir jānodrošina, ka no 2025. gada beigām ES galvenajās ostās jūras kuģiem ir pieejama *LNG*. ES dalībvalstis ir pabeigušas nacionālās politikas par alternatīvo degvielu un to infrastruktūras tirgus attīstību, īpašu uzmanību pievēršot dažādiem atbalsta pasākumiem un iniciatīvām saistībā ar jūras kuģiem paredzētu *LNG* uzpildes punktu veicināšanu un attīstību.

Tāpēc grozījumi, kurus paredzēts pieņemt *MSC 101* un kuri ieviestu izmaiņas *LSA* kodeksā, ietekmētu ES tiesību aktus, kad tiktu piemērota Direktīva 2009/45/EK un Direktīvu 2014/94/ES.

3.7.7. *ES kompetence*

MARPOL konvencijas II pielikuma grozījumi, kas attiecas uz noturīgu, negrimstošu vielu ar augstu viskozitāti un/vai augstu kušanas temperatūru kravu un uzglabāšanas tvertņu skalošanas atliekām, ietekmētu ES tiesību aktu piemērošanu, kad tiktu piemērota Direktīva 2005/35/EK un Direktīvu 2000/59/EK.

2011. gada *ESP* kodeksa grozījumi ietekmētu ES tiesību aktus, kad tiktu piemērota Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 530/2012, ar ko paredz paātrināti pakāpeniski ieviest prasību par dubultkorpusu vai līdzvērtīgu konstrukciju attiecībā uz vienkorpora naftas tankkuģiem.

LSA kodeksa 6.1.1.3. punkta grozījumi ietekmētu ES tiesību aktu piemērošanu, kad tiktu piemērota Direktīva 2014/90/ES un Īstenošanas regula (ES) 2018/778.

LSA kodeksa 4.4.8.1. punkta grozījumi saistībā ar vienoto interpretāciju ietekmētu ES tiesību aktu piemērošanu, kad tiktu piemērota Direktīva 2014/90/ES un Īstenošanas regula (ES) 2018/778.

Aprīkojumu saraksta (*SOLAS* konvencijas papildinājuma C, E un P veidlapa) grozījumi ietekmētu ES tiesību aktus, kad tiktu piemērota Direktīva 2009/45/EK.

IGF kodeksa A un A-1. daļas grozījumi ietekmētu ES tiesību aktus, kad tiktu piemērota Direktīva 2009/45/EK un Direktīva 2014/94/ES.

4. JURIDISKAIS PAMATS

4.1. Procesuālais juridiskais pamats

4.1.1. *Principi*

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

LESD 218. panta 9. punktu piemēro neatkarīgi no tā, vai Savienība ir attiecīgās struktūras locekle vai nolīguma puse³.

Jēdziens “lēmumi ar juridiskām sekām” ietver aktus, kam ir juridiskas sekas saskaņā ar starptautisko tiesību normām, kuras reglamentē attiecīgo struktūru. Tas ietver arī instrumentus, kas nav saistoši saskaņā ar starptautiskajām tiesībām, bet kas “var būtiski ietekmēt Savienības likumdevēja pieņemtā tiesiskā regulējuma saturu”⁴.

4.1.2. *Piemērošana konkrētajā gadījumā*

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

Akti, kurus SJO Jūras vides aizsardzības komiteja un Kuģošanas drošības komiteja aicinātas pieņemt, ir lēmumi ar juridiskām sekām. Paredzētie akti var būtiski ietekmēt šādu ES tiesību aktu saturu:

- Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2005/35/EK par kuģu radīto piesārņojumu un par sankciju ieviešanu par pārkāpumiem un Direktīvu 2000/59/EK par ostas iekārtām, kas paredzētas kuģu atkritumu un kravu atlieku uzņemšanai. Tas ir tāpēc, ka piesārņojošās vielas Direktīvā 2005/35/EK ir definētas kā vielas, uz kurām attiecas MARPOL konvencijas I un II pielikums. Turklāt Direktīvā 2000/59/ES noteikts, ka dalībvalstīm ir jānodrošina tādu ostu iekārtu pieejamība, kuras ir piemērotas to kuģu vajadzīgām, kas attiecīgo ostu parasti izmanto, un ka galīgais mērķis ir samazināt kuģu atkritumu un kravu atlieku novadīšanu jūrā, tādējādi uzlabojot jūras vides aizsardzību;
- Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 530/2012, ar ko paredz paātrināti pakāpeniski ieviest prasību par dubultkorpusu vai līdzvērtīgu konstrukciju attiecībā uz vienkorpora naftas tankkuģiem. Tas ir tāpēc, ka Regulā (ES) Nr. 530/2012 ir noteikta prasība piemērot SJO stāvokļa novērtēšanas sistēmu (CAS), un CAS mērķa sasniegšanai par rīku tiek izmantota Pastiprinātas apsekošanas programma (ESP);
- Komisijas 2018. gada 15. maija Īstenošanas regulu (ES) 2018/773 par kuģu aprīkojumam piemērojamām projektēšanas, būvniecības un veiktspējas prasībām un testēšanas standartiem un ar ko atceļ Īstenošanas regulu (ES) 2017/306 un Eiropas Parlamenta un Padomes 2014. gada 23. jūlija Direktīvu 2014/90/ES par kuģu aprīkojumu un ar ko atceļ Padomes Direktīvu 96/98/EK. Tas ir tāpēc, ka Īstenošanas regulā (ES) 2018/773 ir atsauce uz LSA kodeksu attiecībā uz nolaišanas ierīcēm, un tāpēc šāda veida iekārtas ir Direktīvas 2014/90/ES darbības jomā;

³ Lieta C-399/12, Vācija/Padome (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, 64. punkts.

⁴ Lieta C-399/12, Vācija/Padome (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, 61.–64. punkts.

- Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2009/45/EK par pasažieru kuģu drošības noteikumiem un standartiem. Tas tāpēc, ka Direktīvā 2009/45 noteikts, ka A klases pasažieru kuģiem pilnībā jāatbilst grozītās SOLAS konvencijas prasībām;
- Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2009/45/EK par pasažieru kuģu drošības noteikumiem un standartiem kopā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2014/94/ES par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu. Tas ir tāpēc, ka Direktīvā 2009/45/EK noteikts, ka A klases pasažieru kuģiem pilnībā jāatbilst grozītās SOLAS konvencijas prasībām, un tāpēc, ka Direktīva 2014/94/ES paredz, ka dalībvalstīm ir jānodrošina, ka no 2025. gada beigām ES galvenajās ostās jūras kuģiem ir pieejama LNG.

Paredzētie akti nepapildina un negroza nolīgumā noteikto iestāžu sistēmu.

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

4.2. Materiālais juridiskais pamats

4.2.1. Principi

Saskaņā ar LESD 218. panta 9. punktu pieņemama lēmuma materiālais juridiskais pamats galvenokārt ir atkarīgs no mērķa un satura, kāds ir paredzētajam aktam, par kuru Savienības vārdā jāpieņem nostāja. Ja paredzētajam aktam ir divi mērķi vai divi komponenti un viens ir atzīstams par galveno, bet otrs nav būtisks, tad lēmums, ko pieņem saskaņā ar LESD 218. panta 9. punktu, jābalsta uz viena materiālā juridiskā pamata, proti, tā, ko prasa galvenais vai dominējošais mērķis vai komponents.

4.2.2. Piemērošana konkrētajā gadījumā

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

4.3. Secinājums

Par ierosinātā lēmuma juridisko pamatu būtu jānosaka LESD 100. panta 2. punkts saistībā ar 218. panta 9. punktu.

Priekšlikums

PADOMES LĒMUMS

par nostāju, kas Eiropas Savienības vārdā jāieņem Starptautiskās Jūrniecības organizācijas Jūras vides aizsardzības komitejā un Kuģošanas drošības komitejā saistībā ar grozījumiem Starptautiskās konvencijas par kuģu izraisīta piesārņojuma novēršanu II pielikumā, grozījumiem 2011. gada Starptautiskajā kodeksā par uzlabotu pārbaužu programmu beramkravu kuģu un naftas tankkuģu apsekojumu laikā, grozījumiem Starptautiskajā glābšanas līdzekļu kodeksā, grozījumiem Starptautiskās konvencijas par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras papildinājuma C, E un P veidlapā un grozījumiem Starptautiskajā drošības kodeksā kuģiem, kuros par degvielu izmanto gāzi vai citas vielas ar zemu uzliesmošanas temperatūru

EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

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

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

tā kā:

- (1) Savienības darbībai jūras transporta nozarē vajadzētu būt vērstai uz jūras vides aizsardzību un kuģošanas drošības uzlabošanu.
- (2) Konvencija par Starptautisko Jūrniecības organizāciju (SJO) stājās spēkā 1958. gada 17. martā. SJO ir specializēta Apvienoto Nāciju Organizācijas aģentūra, kas atbildīga par kuģošanas drošību un drošumu un kuģu radītā jūras un gaisa piesārņojuma novēršanu.
- (3) Saskaņā ar Konvencijas par SJO 38. panta a) punktu Jūras vides aizsardzības komiteja veic funkcijas, kuras SJO noteiktas vai var tikt noteiktas saskaņā ar starptautiskajām konvencijām par kuģu izraisīta jūras piesārņojuma novēršanu un kontroli, jo īpaši attiecībā uz noteikumu vai citu nosacījumu pieņemšanu un grozīšanu.
- (4) Saskaņā ar Konvencijas par SJO 28. panta b) punktu Kuģošanas drošības komiteja nodrošina mehānismu, kas ļauj izpildīt visus pienākumus, kurus saskaņā ar minēto konvenciju tai uzticējusi SJO Asambleja vai SJO Padome, vai visus minētā panta darbības jomā esošus pienākumus, kurus Kuģošanas drošības komitejai var uzticēt saskaņā ar citu starptautisku tiesību instrumentu un kurus atzīst SJO.
- (5) Starptautiskā konvencija par kuģu izraisīta piesārņojuma novēršanu ("MARPOL konvencija") stājās spēkā 1983. gada 2. oktobrī.
- (6) Saskaņā ar MARPOL konvencijas 16. panta 2. punkta c) apakšpunktu konvencijas grozījumus var pieņemt tikai attiecīgā struktūra, kas šajā gadījumā ir Jūras vides aizsardzības komiteja.
- (7) Starptautiskā konvencija par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras ("SOLAS konvencija") stājās spēkā 1980. gada 25. maijā.

- (8) Saskaņā ar SOLAS konvencijas VIII panta b) punkta iii) apakšpunktu SJO Kuģošanas drošības komiteja var pieņemt SOLAS konvencijas grozījumus.
- (9) Jūras vides aizsardzības komiteja 74. sesijā (*MEPC 74*), kas notiks 2019. gada 13.-17. maijā, pieņems *MARPOL* konvencijas II pielikuma grozījumus.
- (10) Kuģošanas drošības komiteja 2019. gada 5.-14. jūnijā 101. sesijā (*MSC 101*) pieņems grozījumus 2011. gada Starptautiskajā kodeksā par uzlabotu pārbaužu programmu beramkravu kuģu un naftas tankkuģu apsekojumu laikā (2011. gada *ESP* kodekss), Starptautiskajā glābšanas līdzekļu kodeksā (*LSA* kodekss), aprīkojumu sarakstos (*SOLAS* konvencijas papildinājuma C, E un P veidlapa) un grozījumus A un A-1. daļā Starptautiskajā drošības kodeksā kuģiem, kuros par degvielu izmanto gāzi vai citas vielas ar zemu uzliesmošanas temperatūru (*IGF* kodekss).
- (11) Ir lietderīgi noteikt nostāju, kas Savienības vārdā jāpieņem *MEPC 74*, jo *MARPOL* konvencijas II pielikuma grozījumi varēs būtiski ietekmēt Savienības tiesību aktu saturu, proti, Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2005/35/EK⁵ un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2000/59/EK⁶.
- (12) Ir lietderīgi noteikt nostāju, kas Savienības vārdā jāpieņem *MSC 101*, jo 2011. gada *ESP* kodeksa grozījumi varēs būtiski ietekmēt Savienības tiesību aktu saturu, proti, Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 530/2012⁷, jo *LSA* kodeksa grozījumi varēs būtiski ietekmēt Savienības tiesību aktu saturu, proti, Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2018/773⁸ un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2014/90/ES⁹, jo *SOLAS* konvencijas grozījumi varēs būtiski ietekmēt Savienības tiesību aktu saturu, proti, Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2009/45/EK¹⁰, un jo *IGF* kodeksa grozījumi varēs būtiski ietekmēt Savienības tiesību aktu saturu, proti, Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2009/45/EK par pasažieru kuģu drošības noteikumiem un standartiem kopā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2014/94/ES¹¹.
- (13) Šiem *MARPOL* konvencijas II pielikuma grozījumiem būtu jānodrošina, ka samazinās ietekme uz vidi saistībā ar noturīgu, negrimstošu vielu ar augstu viskozitāti un/vai augstu kušanas temperatūru kravu un uzglabāšanas tvertņu skalošanas atliekām.
- (14) 2011. gada *ESP* kodeksa grozījumos būtu jāietver redakcionālas kodeksa izmaiņas, identificējot visas obligātās prasības un uzlabojot tabulas un veidlapas, kā arī apvienojot minētās redakcionālās izmaiņas ar jaunām būtiskām prasībām, lai ņemtu

⁵ Eiropas Parlamenta un Padomes 2005. gada 7. septembra Direktīva 2005/36/EK par profesionālo kvalifikāciju atzīšanu (OV L 255, 30.9.2005., 22. lpp.).

⁶ Eiropas Parlamenta un Padomes 2000. gada 27. novembra Direktīva 2000/59/EK par ostas iekārtām, kas paredzētas kuģu atkritumu un kravu atlieku uzņemšanai (OV L 332, 28.12.2000., 81. lpp.).

⁷ Eiropas Parlamenta un Padomes 2012. gada 13. jūnija Regula (ES) Nr. 530/2012, ar ko paredz paātrināti pakāpeniski ieviest prasību par dubultkorpusu vai līdzvērtīgu konstrukciju attiecībā uz vienkorpora naftas tankkuģiem (OV L 172, 30.6.2012., 3. lpp.).

⁸ Komisijas 2018. gada 15. maija Īstenošanas regula (ES) 2018/773 par kuģu aprīkojumam piemērojamām projektēšanas, būvniecības un veiktspējas prasībām un testēšanas standartiem un ar ko atceļ Īstenošanas regulu (ES) 2017/306 (OV L 133, 30.5.2018., 1. lpp.).

⁹ Eiropas Parlamenta un Padomes 2014. gada 23. jūlija Direktīva 2014/90/ES par kuģu aprīkojumu un ar ko atceļ Padomes Direktīvu 96/98/EK (OV L 257, 28.8.2014., 146. lpp.).

¹⁰ Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 6. maija Direktīva 2009/45/EK par pasažieru kuģu drošības noteikumiem un standartiem (OV L 163, 25.6.2009., 1. lpp.).

¹¹ Eiropas Parlamenta un Padomes 2014. gada 22. oktobra Direktīva 2014/94/ES par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu (OV L 307, 28.10.2014., 1. lpp.).

vērā nesen veiktos atjauninājumus Starptautiskās klasificēšanas sabiedrību apvienības vienoto prasību Z10. sērijā.

- (15) *LSA* kodeksa 6.1.1.3. punkta grozījumiem būtu jānodrošina vienāda īstenošana attiecībā uz tādu mazu glābšanas laivu manuālu nolaišanu, kas nav daļa no kuģa glābšanas līdzekļiem.
- (16) *LSA* kodeksa 4.4.8.1. punkta grozījumiem būtu jānodrošina, ka glābšanas laivas, kurām ir divas neatkarīgas piedziņas sistēmas, atbrīvo no prasības, ka tās jāaprīko ar pietiekamu skaitu peldošu airu un saistītām ierīcēm gaitas nodrošināšanai bezvēja apstākļos.
- (17) *SOLAS* konvencijas papildinājuma aprīkojumu sarakstos C, E un P veidlapas 8.1. punkta grozījumiem būtu jānodrošina skaidrība attiecībā uz to, ka visi uzskaitītie indikatori nav jāattiecina uz visiem kuģiem un ka attiecīgā gadījumā tos var dzēst.
- (18) *IGF* kodeksa A un A-1. daļas grozījumiem būtu jānodrošina konsekvence attiecībā uz spēkā esošajām prasībām kuģiem, kuros par degvielu izmanto dabasgāzi, ieviešot grozījumus, kuru pamatā ir kodeksa piemērošanā gūtā pieredze.
- (19) Savienības nostāja jāpauž Savienības dalībvalstīm, kuras ir SJO Jūras vides aizsardzības komitejas un Kuģošanas drošības komitejas locekles, rīkojoties kopīgi Savienības interesēs,

IR PIENĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Nostāja, kas Savienības vārdā jāieņem SJO Jūras vides aizsardzības komitejas 74. sesijā, ir piekrist, ka tiek pieņemti SJO dokumenta MEPC 73/19/add.1 13. pielikumā izklāstītie grozījumi Starptautiskās konvencijas par kuģu izraisīta piesārņojuma novēršanu II pielikumā attiecībā uz prasībām saistībā ar noturīgu, negrimstošu vielu ar augstu viskozitāti un/vai augstu kušanas temperatūru kravu un uzglabāšanas tvertņu skalošanas atliekām.

2. pants

Nostāja, kas Savienības vārdā jāieņem SJO Kuģošanas drošības komitejas 101. sesijā, ir piekrist:

- (a) ka tiek pieņemti grozījumi 2011. gada Starptautiskajā kodeksā par uzlabotu pārbaužu programmu beramkravu kuģu un naftas tankkuģu apsekojumu laikā, kas izklāstīti SJO dokumenta [MSC 100/XX/Add.X] [X]. pielikumā;
- (b) ka tiek pieņemti *LSA* kodeksa 6.1.1.3. punkta grozījumi, kas izklāstīti SJO dokumenta [MSC 100/XX/Add.X] [X]. pielikumā;
- (c) ka tiek pieņemti *LSA* kodeksa 4.4.8.1. punkta grozījumi, kas izklāstīti SJO dokumenta [MSC 100/XX/Add.X] [X]. pielikumā;
- (d) ka tiek pieņemti *SOLAS* konvencijas papildinājuma aprīkojumu sarakstu C, E un P veidlapas 8.1. punkta grozījumi, kas izklāstīti SJO dokumenta [MSC 100/XX/Add.X] [X]. pielikumā;
- (e) ka tiek pieņemti *IGF* kodeksa A un A-1. daļas grozījumi, kas izklāstīti SJO dokumenta [MSC 100/XX/Add.X] [X]. pielikumā.

3. pants

1. Šā lēmuma 1. pantā izklāstīto nostāju, kas ir jāieņem Savienības vārdā, pauž dalībvalstis, kuras visas ir SJO locekles, kopīgi rīkojoties Savienības interesēs.
2. Šā lēmuma 2. pantā izklāstīto nostāju, kas ir jāieņem Savienības vārdā, pauž dalībvalstis, kuras visas ir SJO locekles, kopīgi rīkojoties Savienības interesēs.
3. Par nelielām izmaiņām 1. un 2. pantā minētajās nostājās var vienoties bez turpmāka Padomes lēmuma.

4. pants

Šis lēmums stājas spēkā tā pieņemšanas dienā.

Briselē,

*Padomes vārdā —
priekšsēdētājs*