

Briselē, 17.2.2020.
COM(2020) 58 final

2020/0026 (NLE)

Priekšlikums

PADOMES LĒMUMS

par nostāju, kas Eiropas Savienības vārdā jāieņem Starptautiskās Jūrniecības organizācijas Jūras vides aizsardzības komitejas 75. sesijā un Kuģošanas drošības komitejas 102. sesijā par grozījumu pieņemšanu Starptautiskās konvencijas par kuģu izraisīta piesārņojuma novēršanu VI pielikumā, Starptautiskās konvencijas par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras II-1. nodaļā un Starptautiskajā drošības kodeksā kuģiem, kuros kā degvielu izmanto gāzi vai citas degvielas ar zemu uzliesmošanas temperatūru

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA PRIEKŠMETS

Šis priekšlikums attiecas uz lēmumu, ar kuru nosaka nostāju, kas Savienības vārdā jāpieņem Starptautiskās Jūrniecības organizācijas Jūras vides aizsardzības komitejas 75. sesijā (MEPC 75) Londonā no 2020. gada 30. marta līdz 3. aprīlim un Starptautiskās Jūrniecības organizācijas Kuģošanas drošības komitejas 102. sesijā (MSC 102) Londonā no 2020. gada 13. līdz 22. maijam saistībā ar šādu paredzēto grozījumu pieņemšanu: grozījumi *MARPOL* konvencijas VI pielikumā attiecībā uz 0,50 % sēra satura ierobežojuma konsekvētu īstenošanu, grozījumi *SOLAS* konvencijas II-1. nodaļas A-1. daļas 3–8. noteikumā attiecībā uz vilkšanas un pietauvošanas aprīkojumu, B-1. daļas 7-2. noteikumā attiecībā uz s_i koeficienta aprēķināšanu, B-2. līdz B-4. daļā attiecībā uz ūdensnecaurlaidību un grozījumi Starptautiskā drošības kodeksa kuģiem, kuros kā degvielu izmanto gāzi vai citas degvielas ar zemu uzliesmošanas temperatūru (*IGF* kodekss), A-1. un B-1. daļā.

2. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

2.1. Konvencija par Starptautisko Jūrniecības organizāciju

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

Konvencija stājās spēkā 1958. gada 17. martā.

Visas dalībvalstis ir konvencijas puses.

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

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

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

2.2. Starptautiskā Jūrniecības organizācija

Starptautiskā Jūrniecības organizācija (SJO) ir specializēta Apvienoto Nāciju Organizācijas aģentūra, kas atbildīga par kuģošanas drošību un drošumu un kuģu radītā jūras piesārņojuma novēršanu. Tā ir iestāde, kas nosaka globālos standartus starptautiskās kuģniecības drošības,

drošuma un ekoloģisko raksturlielumu jomā. Tās galvenais uzdevums ir izveidot taisnīgu un efektīvu, vispārpieņemtu un visaptveroši īstenotu kuģniecības nozares tiesisko regulējumu.

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

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

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

SJO Kuģošanas drošības komitejā arī darbojas visas SJO dalībnieces, un tās sanāksmes notiek vismaz reizi gadā. Tā izskata jebkādas organizācijas darbības jomā esošus jautājumus, kas attiecas uz navigācijas līdzekļiem, kuģu būvi un aprīkojumu, apkāpes 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 SJO konvencijas, SJO Asamblejas vai SJO Padomes uzticētos pienākumus vai jebkādas iepriekšminētajā darbības jomā esošus pienākumus, kurus tai var uzticēt saskaņā ar citiem starptautiskiem tiesību instrumentiem 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 komitejai 2020. gada 30. martā–3. aprīlī 75. sesijas (MEPC 75) laikā paredzēts pieņemt MARPOL konvencijas VI pielikuma grozījumus. Tie saistīti ar 0,50 % sēra satura ierobežojuma piemērošanu degvielleļļām uz kuģiem. MARPOL konvencijas VI pielikuma paredzēto grozījumu mērķis ir atbalstīt 0,50 % sēra satura ierobežojuma konsekventu īstenošanu.

SJO 2008. gadā pieņēma rezolūciju, lai grozītu MARPOL konvencijas VI pielikumu, kurā ietverti noteikumi par kuģu radītā gaisa piesārņojuma novēršanu. Pārskatītais MARPOL konvencijas VI pielikums stājās spēkā 2010. gada 1. jūlijā, un ar to cita starpā tika ieviesti stingrāki kuģu degvielas sēra satura ierobežojumi SO_x emisijas kontroles zonās, kā arī jūras apgabalos, kas nav SO_x emisijas kontroles zonās.

MARPOL konvencijas VI pielikuma 14.1.3. noteikumā paredzētais degvielleļļas standarts stājās spēkā 2020. gada 1. janvārī, un tā stingra izpilde būs svarīgs elements, lai veicinātu 0,50 % sēra satura globālā ierobežojuma konsekventu īstenošanu un rezultatīvu izpildi. Paredzēto MARPOL konvencijas VI pielikuma grozījumu nolūks ir nodrošināt

14.1.3. noteikuma rezultatīvu īstenošanu, lai ievērojami samazinātu uz kuģiem sadedzinātas degvielas radītās gaisu piesārņojošas SO_x un daļiņu emisijas atmosfērā un tādējādi aizsargātu cilvēku veselību un jūras vidi.

2.4. Paredzētais SJO Kuģošanas drošības komitejas akts

Kuģošanas drošības komitejai 2020. gada 13.–22. maijā 102. sesijas (MSC 102) laikā paredzēts pieņemt Starptautiskās konvencijas par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (SOLAS konvencija) grozījumus un Starptautiskā drošības kodeksa kuģiem, kuros kā degvielu izmanto gāzi vai citas degvielas ar zemu uzliesmošanas temperatūru (IGF kodekss), 11. noteikuma grozījumus.

SOLAS konvencijas II-1. nodaļas A-1. daļas 3-8. noteikuma paredzēto grozījumu mērķis ir saistīts ar drošu vilkšanu un pietauvošanu. SOLAS konvencijas II-1. nodaļas B, B-1. un B-2.–B-4. daļas grozījumu mērķis ir nodrošināt konsekvenci attiecībā uz ūdensnecaurīdību. Parasti ne visa veida kuģi ir aprīkoti ar attiecīgajiem indikatoriem (stūres, dzenskrūves, dzinēja jaudas, gareniskās šūpošanās un darbības režīma indikatori).

Starptautiskā drošības kodeksa kuģiem, kuros kā degvielu izmanto gāzi vai citas degvielas ar zemu uzliesmošanas temperatūru (IGF kodekss), 11. noteikuma paredzēto grozījumu mērķis ir nodrošināt konsekvenci IGF kodeksā attiecībā uz spēkā esošajām prasībām kuģiem, kuros kā degvielu izmanto dabasgāzi, ieviešot nepieciešamos grozījumus, kuru pamatā ir kodeksa piemērošanā gūtā pieredze.

3. SAVIENĪBAS VĀRDĀ IEŅEMAMĀ NOSTĀJA

3.1. MARPOL konvencijas VI pielikuma noteikuma grozījumi

Jūras vides aizsardzības komitejas 71. sesijā (MEPC 71) Londonā 2017. gada 3.–7. jūlijā iekļaušanai Piesārņojuma novēršanas un reaģēšanas apakškomitejas divgadu darba plānā 2018.–2019. gadam un Piesārņojuma novēršanas un reaģēšanas apakškomitejas 5. sesijas (PPR 5) provizorisks darba kārtībā tika apstiprināts jauns iznākums “MARPOL konvencijas VI pielikuma 14.1.3. noteikuma konsekventa īstenošana”, par pabeigšanas termiņu nosakot 2019. gadu.

Piesārņojuma novēršanas un reaģēšanas apakškomitejas 5. sesijā (PPR 5) Londonā 2018. gada 5.–9. februārī tika izstrādāts MARPOL konvencijas VI pielikuma 14. noteikuma grozījumu projekts, kas paredz aizliegt pārvadāt prasībām neatbilstīgu sadedzināšanai paredzētu degvielleļļu, ko izmanto piedziņai vai darbību nodrošināšanai uz kuģa. Ar nelielām izmaiņām MARPOL konvencijas VI pielikuma grozījumu projekts tika apstiprināts Londonā 2018. gada 9.–13. aprīlī notikušajā Jūras vides aizsardzības komitejas 72. sesijā (MEPC 72).

Starpsesiju sanāksme par MARPOL konvencijas VI pielikuma 14.1.3. noteikuma konsekventu īstenošanu notika Londonā 2018. gada 9.–13. jūlijā. Eiropas Savienība iesniedza dokumentu ISWG-AP 1/3/2, ierosinot grozīt 14. un 18. noteikumu.

MEPC 73 tika pieņemti grozījumi, par kuriem panākta vienošanās rezolūcijā MEPC.305 (73). MEPC 73 tika noteikts, ka šos grozījumus uzskatīs par akceptētiem 2019. gada 1. septembrī un ka tie stāsies spēkā 2020. gada 1. martā.

PPR 6 laikā Londonā 2019. gada 18.–22. februārī tika izstrādāts grozījumu projekts:

- 1. noteikumam par noteikuma piemērošanu;
- 2. noteikumam, kurā definēts “degvielleļļas sēra saturs”, “degviela ar zemu uzliesmošanas temperatūru”, “MARPOL piegādāts paraugs”, “lietošanā esošas degvielas paraugs” un “borta paraugs”;

- 14. noteikumam par lietošanā esošas un borta degvielleļļas paraugu ņemšanu un testēšanu *MARPOL* konvencijas VI pielikuma degvielleļļas paraugam;
- 18. noteikumam, kas attiecas uz verifikācijas procedūru;
- I papildinājumam par “*IAPP* sertifikāta papildinājumu” attiecībā uz degvielleļļas paraugu ņemšanas punktu; kā arī
- VI pielikumam attiecībā uz degvielas verifikācijas procedūru *MARPOL* konvencijas VI pielikuma degvielleļļas paraugiem.

PPR 6 nodeva šos grozījumus MEPC 74, kurā tos akceptēja un nodeva MEPC 75 pieņemšanai.

Šie *MARPOL* konvencijas VI pielikuma 1., 2., 14., 18., 20., 21. noteikuma un I un VI papildinājuma grozījumi ir izklāstīti SJO dokumentā MEPC 75/3. MEPC 74 ziņojuma (MEPC 74/18) 5.116. punktā norādīts, ka grozījumus paredzēts pieņemt MEPC 75.

Ņemot vērā pastiprinātos Direktīvas 2016/802 īstenošanas noteikumus, Savienībai būtu jāatbalsta šie grozījumi, jo tie atspoguļo nepieciešamību stingrā un nepārprotamā veidā globāli īstenot 0,50 % sēra satura ierobežojumu kuģu degvielā. Tas nodrošinās sēra oksīdu emisiju efektīvu samazināšanu, novēršot to negatīvo ietekmi uz cilvēku veselību un ekosistēmām, un vienlaikus ļaus izvairīties no konkurences izkropļojumiem šajā nozarē.

3.2. Grozījumi Starptautiskās konvencijas par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (SOLAS) II-1. nodaļā

3.2.1. *Grozījumi SOLAS II-1. nodaļas A-1. daļas 3-8. noteikumā par vilkšanas un pietauvošanas aprīkojumu*

Drošas pietauvošanās jautājumu izvirzīja ES, tas bija MSC 95. sesijas neplānots rezultāts (dokuments MSC 95/19/2), un MSC to akceptēja. MSC akceptēja arī Japānas priekšlikumu par bojātu vai nolietotu pietauvošanās tauvu uzturēšanas un nomaiņas jautājumu (dokuments MSC 95/19/13). Pēc tam šo jautājumu gan darba grupā, gan saziņas grupā izskatīja Kuģu projektēšanas un būves apakškomiteja (*SDC*), un to koordinēja Dānija un Japāna. *SDC* 6. sesijā (*SDC* 6) *SOLAS* konvencijas grozījumu projekts un saistītās vadlīnijas un norādījumi tika pabeigti. Pēc tam Kuģošanas drošības komiteja 101. sesijā (MSC 101) izskatīja *SDC* darba rezultātus, proti:

- *SOLAS* konvencijas II-1. nodaļas A-1. daļas 3-8. noteikuma grozījumus,
- vadlīnijas par pietauvošanas kārtības izstrādi un atbilstoša pietauvošanās aprīkojuma un piederumu izvēli drošai pietauvošanai,
- vadlīnijas par pietauvošanās aprīkojuma, tostarp tauvu, inspicēšanu un uzturēšanu un
- pārskatītos norādījumus par vilkšanas un pietauvošanās aprīkojumu uz kuģa un saistīto MSC apkārtraksta projektu, t. i., MSC.1/Circ.1175/Rev.1, kā arī
- visus saistītos MSC apkārtrakstu projektus.

MSC 101 apstiprināja *SOLAS* konvencijas grozījumu projektu, kas kā 25. pielikums pievienots MSC ziņojumam MSC 101/24 Add.1. Saistītās vadlīnijas un norādījumi MSC 101 principā tika apstiprināti un tiks galīgi apstiprināti saistībā ar *SOLAS* konvencijas grozījumu projekta pieņemšanu. MSC 101 ziņojuma (MSC 101/24) 12.2.-9. punkts norāda, ka *SOLAS* konvencijas grozījumus un saistītās vadlīnijas un norādījumus paredzēts pieņemt un apstiprināt MSC 102.

SOLAS konvencijas grozījumi un saistītās vadlīnijas, norādījumi un MSC apkārtraksti visaptveroši uzlabo pašreizējo pietauvošanas kārtību. Tie atbilst Savienības sākotnējā

priekšlikuma nolūkam, tāpēc Savienībai būtu jāatbalsta SOLAS konvencijas grozījumu pieņemšana un saistīto instrumentu apstiprināšana.

3.2.2. *Ūdensnecaur laidība – konsekvence starp SOLAS II-1. nodaļas B, B-1. un B-2.–B-4. daļu*

MSC 96. sesijā vienojās komitejas divgadu darba kārtībā 2018.–2019. gadam iekļaut uzdevumu “pārskatīt SOLAS konvencijas II-1. nodaļas B-2. līdz B-4. daļu, lai nodrošinātu konsekvenci ar B un B-1. daļu attiecībā uz ūdensnecaur laidību”, kā koordinējošo struktūru norīkojot SDC apakškomiteju.

SDC 6 tika pabeigts SOLAS konvencijas grozījumu projekts un nodots MSC 101. SOLAS konvencijas II-1. nodaļas B, B-1. un B-2.–B-4. daļas grozījumi ir izklāstīti dokumenta MSC 101/24 Add.1 25. pielikumā.

Attiecībā uz s_i koeficienta aprēķināšanu SOLAS konvencijas II-1. nodaļas B-1. daļas 7-2. noteikumā SDC nonāca pie secinājuma, ka, lai gan SOLAS konvencijas II-1./7-2.5. noteikuma grozījumu izstrāde neietilpst uzdevumā, SOLAS konvencijas grozījums ir visefektīvākais un lietderīgākais veids, kā novērst nekonekvenci SOLAS II-1/7-2.5.2.1. noteikumā attiecībā uz durvīm starpsienās virs starpsienu klāja, kuras uzskata par ūdensnecaur laidīgām avārijas izturības aprēķinos. SDC 6 tika panākta vienošanās pieprasīt MSC 101 pievienoties šai pieejai, lai dažātajās SOLAS konvencijas II-1. nodaļas B daļās novērstu nekonekvenci attiecībā uz ūdensnecaur laidību. MSC 101 tam piekrita (sk. MSC 101 ziņojuma MSC 101/24 12.10. punktu), un grozījumi ir izklāstīti arī dokumenta MSC 101/24 Add.1 25. pielikumā.

MSC 101 ziņojuma (MSC 101/24) 12.12. punktā norādīts, ka minētos grozījumus paredzēts pieņemt MSC 102.

Tā kā ar SOLAS konvencijas II-1. nodaļas B-2. līdz B-4. daļas grozījumiem nodrošina saskaņotību visos B daļas noteikumos par ūdensnecaur laidību, tajā skaitā ļoti svarīgajos kuģa avārijas izturības aprēķinos, un tā kā Savienība to apstiprināšanu atbalstīja MSC 101, Savienībai būtu jāatbalsta šo grozījumu pieņemšana.

3.3. **Starptautiskā drošības kodeksa kuģiem, kuros kā degvielu izmanto gāzi vai citas degvielas ar zemu uzliesmošanas temperatūru (IGF kodekss), A-1. un B-1. daļas grozījumi**

Kravu un konteineru pārvadājumu apakškomitejas 5. sesijā (CCC 5) tika panākta vienošanās par IGF kodeksa A-1. daļas 6.7.1.1. punkta (spiediena samazināšanas sistēmas) un 11. nodaļas (degvielas sagatavošanas telpas ugunsdzēsības sistēmas) grozījumiem, kā izklāstīts CCC ziņojuma CCC 5/13 2. pielikumā, paredzot tos iesniegt apstiprināšanai MSC 101 (sk. CCC 5/13 3.31. punktu). Pēc tam MSC 101 apstiprināja šo grozījumu projektu, kā izklāstīts MSC 101/24 Add.1 14. pielikumā. MSC 101 ziņojuma (MSC 101/24) 9.2. punktā norādīts, ka grozījumus paredzēts pieņemt MSC 102.

CCC 5 tika apstiprināts arī 16.3.3.5.1. punkta grozījumu projekts attiecībā uz stiepes testiem materiāliem, kas nav alumīnija sakausējumi, degvielas uzglabāšanas sistēmai IGF kodeksa B-1. daļā, kā izklāstīts CCC 5/13 5. pielikumā, paredzot to iesniegt apstiprināšanai MSC 101 (sk. CCC 5/13 4.14. punktu). Pēc tam MSC 101 apstiprināja šos grozījumus, kā izklāstīts MSC 101/24 Add.1 14. pielikumā. MSC 101/24 9.3. punktā norādīts, ka grozījumus paredzēts pieņemt MSC 102.

Grozījums 6.7.1.1. punktā sniedz lielāku skaidrību par telpām, kuras jāaprīko ar piemērotu spiediena samazināšanas sistēmu. Grozījums 11. nodaļā, lai ietvertu stacionāru ugunsdzēsības

sistēmu degvielas sagatavošanas telpā, nodrošina papildu drošību. Savienība abus grozījumus iepriekš atbalstījusi MSC 101. Tāpēc Savienībai būtu jāatbalsta šo grozījumu pieņemšana.

3.4. Attiecīgie ES tiesību akti un ES kompetence

3.4.1. MARPOL konvencijas VI pielikuma grozījumi

MARPOL konvencijas VI pielikuma prasības par kuģu degvielu sēra satura samazināšanu, lai mazinātu gaisu piesārņojošas SO_x emisijas, ir iestrādātas ES tiesību aktos ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 11. maija Direktīvu (ES) 2016/802, ar ko paredz sēra satura samazināšanu konkrētiem šķidrā kurināmā veidiem. Tāpēc grozījumiem, kurus paredzēts pieņemt MEPC 75 un ar kuriem ievieš izmaiņas MARPOL konvencijas VI pielikumā, būs tieša ietekme uz minētās direktīvas prasībām.

3.4.2. Grozījumi Starptautiskās konvencijas par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (SOLAS konvencija) II-1. nodaļā

Ar Direktīvas 2009/45/EK par pasažieru kuģu drošības noteikumiem un standartiem 6. panta 2. punkta a) apakšpunkta i) punktu SOLAS konvenciju, ar grozījumiem, piemēro A klases pasažieru kuģiem.

Tāpēc grozījumiem, kurus paredzēts pieņemt MSC 102 un ar kuriem tiktu ieviestas izmaiņas II-1. nodaļas A un B daļā, būs tieša ietekme uz minētās direktīvas prasībām.

3.4.3. Starptautiskā drošības kodeksa kuģiem, kuros kā degvielu izmanto gāzi vai citas degvielas ar zemu uzliesmošanas temperatūru (IGF kodekss), A-1. un B-1. daļas grozījumi

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

Tāpēc grozījumiem, kurus paredzēts pieņemt MSC 102, būtu tieša ietekme uz prasībām, proti, piemērojot Direktīvu 2009/45/EK.

3.4.4. ES kompetence

MARPOL konvencijas VI pielikuma grozījumi ietekmētu ES tiesību aktus, proti, piemērojot Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 11. maija Direktīvu (ES) 2016/802, ar ko paredz sēra satura samazināšanu konkrētiem šķidrā kurināmā veidiem.

Starptautiskās konvencijas par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (SOLAS) II-1. nodaļas grozījumi ietekmētu ES tiesību aktus, proti, piemērojot Direktīvu 2009/45/EK.

Starptautiskā drošības kodeksa kuģiem, kuros kā degvielu izmanto gāzi vai citas degvielas ar zemu uzliesmošanas temperatūru (IGF kodekss), A-1. un B-1. daļas grozījumi ietekmētu ES tiesību aktus, proti, piemērojot Direktīvu 2009/45/EK.

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

4. JURIDISKAIS PAMATS

4.1. Procesuālais juridiskais pamats

4.1.1. Principi

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

LESD 218. panta 9. punktu piemēro neatkarīgi no tā, vai Savienība ir attiecīgās struktūras locekle vai nolīguma puse¹.

Jēdziens “*lēmumi ar juridiskām sekām*” ietver aktus, kam ir juridiskas sekas saskaņā ar starptautisko tiesību normām, kuras reglamentē attiecīgo struktūru. Tas ietver arī instrumentus, kam nav saistoša spēka saskaņā ar starptautiskajām tiesībām, bet kas “*var būtiski ietekmēt Savienības likumdevēja pieņemtā tiesiskā regulējuma saturu*”².

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 akti ar juridiskām sekām. Paredzētie akti var būtiski ietekmēt šādu ES tiesību aktu saturu:

- Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2016/802 (2016. gada 11. maijs), ar ko paredz sēra satura samazināšanu konkrētiem šķidrā kurināmā veidiem, un Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 530/2012, ar ko paredz paātrināti pakāpeniski ieviest prasību par dubultkorpusu vai līdzvērtīgu konstrukciju attiecībā uz vienkorporusa naftas tankkuģiem. Iemesls: Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 11. maija Direktīvā (ES) 2016/802, ar ko paredz sēra satura samazināšanu konkrētiem šķidrā kurināmā veidiem, ir atspoguļotas MARPOL konvencijas VI pielikuma prasības kā rīks tā mērķa sasniegšanai;
- Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/45/EK par pasažieru kuģu drošības noteikumiem un standartiem. Iemesls: Direktīvā 2009/45 noteikts, ka A klases pasažieru kuģiem pilnībā jāatbilst grozītās SOLAS konvencijas prasībām.

Tādējādi MARPOL konvencijas VI pielikuma grozījumi, SOLAS konvencijas grozījumi un IGF kodeksa grozījumi ietekmētu ES tiesību aktus, proti, piemērojot Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 11. maija Direktīvu (ES) 2016/802, ar ko paredz sēra satura samazināšanu konkrētiem šķidrā kurināmā veidiem³, un Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 6. maija Direktīvu 2009/45/EK par pasažieru kuģu drošības noteikumiem un standartiem.

Paredzētais akts nepapildina un negroza nolīgumā noteikto iestāžu sistēmu.

¹ Lieta C-399/12, Vācija/Padome (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, 64. punkts.

² Lieta C-399/12, Vācija/Padome (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, 61.–64. punkts.

³ Komisijas Īstenošanas lēmums (ES) 2015/253 (2015. gada 16. februāris), ar ko attiecībā uz sēra saturu flotes degvielās paredz noteikumus par paraugu ņemšanu un ziņošanu saskaņā ar Padomes Direktīvu 1999/32/EK (OV L 41, 17.2.2015., 55.–59. lpp.).

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

4.2. Materiālais juridiskais pamats

4.2.1. Principi

Lēmumam, ko pieņem saskaņā ar LESD 218. panta 9. punktu, materiālais juridiskais pamats galvenokārt ir atkarīgs no tā, kāds mērķis un saturs ir paredzētajam aktam, attiecībā uz kuru Savienības vārdā tiek ieņemta nostāja. Ja paredzētajam aktam ir divi mērķi vai divi komponenti un viens no tiem ir atzīstams par galveno, bet otram ir pakārtota nozīme, tad lēmums, ko pieņem saskaņā ar LESD 218. panta 9. punktu, jābalsta uz viena materiālā juridiskā pamata, proti, tā, ko prasa galvenais jeb 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

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

Priekšlikums

PADOMES LĒMUMS

par nostāju, kas Eiropas Savienības vārdā jāieņem Starptautiskās Jūrniecības organizācijas Jūras vides aizsardzības komitejas 75. sesijā un Kuģošanas drošības komitejas 102. sesijā par grozījumu pieņemšanu Starptautiskās konvencijas par kuģu izraisīta piesārņojuma novēršanu VI pielikumā, Starptautiskās konvencijas par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras II-1. nodaļā un Starptautiskajā drošības kodeksā kuģiem, kuros kā degvielu izmanto gāzi vai citas degvielas 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, cilvēku veselības aizsardzību un kuģošanas drošības uzlabošanu.
- (2) Konvencija par Starptautisko Jūrniecības organizāciju (SJO) stājās spēkā 1958. gada 17. martā.
- (3) SJO ir specializēta Apvienoto Nāciju Organizācijas aģentūra, kas atbildīga par kuģošanas drošību un drošumu un kuģu radītā jūras un gaisa piesārņojuma novēršanu. Visas Savienības dalībvalstis ir SJO locekles. Savienība nav SJO locekle.
- (4) 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.
- (5) 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 jebkādos minētā panta darbības jomā esošus pienākumus, kurus Kuģošanas drošības komitejai var uzticēt saskaņā ar citu starptautisku tiesību instrumentu un kurus atzīst SJO.
- (6) Starptautiskā konvencija par kuģu izraisīta piesārņojuma novēršanu (*MARPOL* konvencija) stājās spēkā 1983. gada 2. oktobrī.
- (7) Saskaņā ar *MARPOL* konvencijas 16. panta 2. punkta c) apakšpunktu konvencijas grozījumus drīkst pieņemt tikai attiecīgā struktūra, kas šajā gadījumā ir Jūras vides aizsardzības komiteja.
- (8) Starptautiskā konvencija par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (*SOLAS* konvencija) stājās spēkā 1980. gada 25. maijā.
- (9) Saskaņā ar *SOLAS* konvencijas VIII panta b) punkta iii) apakšpunktu SJO Kuģošanas drošības komiteja drīkst pieņemt *SOLAS* konvencijas grozījumus.

- (10) Jūras vides aizsardzības komitejai 30. martā–3. aprīlī 75. sesijas (MEPC 75) laikā paredzēts pieņemt *MARPOL* konvencijas VI pielikuma grozījumus.
- (11) Kuģošanas drošības komitejai 2020. gada 13.–22. maijā 102. sesijas (MSC 102) laikā paredzēts pieņemt *SOLAS* konvencijas II-1. nodaļas grozījumus un Starptautiskā drošības kodeksa kuģiem, kuros kā degvielu izmanto gāzi vai citas degvielas ar zemu uzliesmošanas temperatūru (*IGF* kodekss), A-1. un B-1. daļas grozījumus.
- (12) Ir lietderīgi noteikt nostāju, kas Savienības vārdā jāpieņem MEPC 75, jo *MARPOL* konvencijas VI pielikuma 1., 2., 14., 18., 20., 21. noteikuma un I un VI papildinājuma grozījumi varēs būtiski ietekmēt Savienības tiesību aktu saturu, proti, Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2016/802^{1,2}.
- (13) Ir lietderīgi noteikt nostāju, kas Savienības vārdā jāpieņem MSC 102, jo *SOLAS* konvencijas II-1. nodaļas grozījumi varēs būtiski ietekmēt Savienības tiesību aktu saturu, proti, Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2009/45/EK³, un arī *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.
- (14) *MARPOL* konvencijas VI pielikuma grozījumi nodrošinātu, ka konsekventi tiek īstenota 0,50 % sēra satura ierobežojuma ievērošana kuģu degvielās, kā noteikts 14. noteikumā. Savienībai būtu jāatbalsta šie grozījumi, lai, samazinot uz kuģiem sadedzinātās degvielas radītās sēra dioksīda emisijas, sasniegtu prognozētos ieguvumus veselības un vides jomā.
- (15) *SOLAS* konvencijas II-1. nodaļas A-1. daļas grozījumi nodrošinātu kuģu drošāku pietauvošanu. Savienībai būtu jāatbalsta šie grozījumi, jo tie nodrošina pašreizējās pietauvošanas kārtības visaptverošu uzlabošanu.
- (16) *SOLAS* konvencijas II-1. nodaļas B, B-1. un B-2. līdz B-4. daļas grozījumi nodrošinātu kuģu ūdensnecaurīdības noteikumu konsekveni. Savienībai būtu jāatbalsta šie grozījumi, jo ar tiem tiek saskaņoti visi B daļas noteikumi par ūdensnecaurīdību, tajā skaitā ļoti svarīgajos kuģa avārijas izturības aprēķinos.
- (17) *IGF* kodeksa A-1. un B-1. daļas grozījumi nodrošina uzlabojumus attiecībā uz degvielas uzglabāšanu, ugunsdrošību un stiepes testiem metālisku materiālu metināšanai un degvielas uzglabāšanas sistēmas nesagraujošu testēšanu, pamatojoties uz kodeksa piemērošanā gūto pieredzi. Savienībai būtu jāatbalsta šie grozījumi, jo tie sniedz lielāku skaidrību par telpām, kas jānodrošina ar piemērotu spiediena samazināšanas sistēmu, un nodrošina papildu drošības pasākumus degvielas sagatavošanas telpās.
- (18) Savienības nostāja jāpauž Savienības dalībvalstīm, kuras ir SJO Jūras vides aizsardzības komitejas un Kuģošanas drošības komitejas locekles, rīkojoties kopīgi,

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2016/802 (2016. gada 11. maijs), ar ko paredz sēra satura samazināšanu konkrētiem šķidrā kurināmā veidiem (OV L 132, 21.5.2016., 58. lpp.).

² Komisijas Īstenošanas lēmums (ES) 2015/253 (2015. gada 16. februāris), ar ko attiecībā uz sēra saturu flotes degvielās paredz noteikumus par paraugu ņemšanu un ziņošanu saskaņā ar Padomes Direktīvu 1999/32/EK (OV L 41, 17.2.2015., 55.–59. lpp.).

³ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/45/EK (2009. gada 6. maijs) par pasažieru kuģu drošības noteikumiem un standartiem (OV L 163, 25.6.2009., 1. lpp.).

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Nostāja, kas Savienības vārdā jāpieņem SJO Jūras vides aizsardzības komitejas 75. sesijā, ir piekrist, ka tiek pieņemti Starptautiskās konvencijas par kuģu izraisīta piesārņojuma novēršanu VI pielikuma grozījumi, kas izklāstīti SJO dokumenta MEPC 75/3 pielikumā.

2. pants

Nostāja, kas Savienības vārdā jāpieņem SJO Kuģošanas drošības komitejas 102. sesijā, ir piekrist, ka:

- (a) tiek pieņemti Starptautiskās konvencijas par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras II-1. nodaļas grozījumi, kas izklāstīti SJO dokumenta MSC 102/3 1. pielikumā;
- (b) tiek pieņemti Starptautiskā drošības kodeksa kuģiem, kuros kā degvielu izmanto gāzi vai citas degvielas ar zemu uzliesmošanas temperatūru, A-1. un B-1. daļas grozījumi, kas izklāstīti SJO dokumenta MSC 102/3 2. pielikumā.

3. pants

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

4. pants

Šis lēmums ir adresēts dalībvalstīm.

Briselē,

*Padomes vārdā –
priekšsēdētājs*