



EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 17.2.2020
COM(2020) 58 final

2020/0026 (NLE)

Predlog

SKLEP SVETA

o stališču, ki se v imenu Evropske unije zastopa na 75. zasedanju Odbora za varstvo morskega okolja in 102. zasedanju Odbora za pomorsko varnost Mednarodne pomorske organizacije v zvezi s sprejetjem sprememb Priloge VI k Mednarodni konvenciji o preprečevanju onesnaževanja morja z ladij, sprememb poglavja II-1 Mednarodne konvencije o varstvu človeškega življenja na morju in sprememb 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 75. zasedanju Odbora za varstvo morskega okolja Mednarodne pomorske organizacije (MEPC 75), ki bo potekalo od 30. marca do 3. aprila 2020 v Londonu, in na 102. zasedanju Odbora za pomorsko varnost Mednarodne pomorske organizacije (MSC 102), ki bo potekalo od 13. do 22. maja 2020 v Londonu, v zvezi s predvidenim sprejetjem sprememb Priloge VI h konvenciji MARPOL, ki se nanašajo na dosledno uveljavljanje 0,50-odstotne mejne vrednosti za žveplo, sprememb poglavja II-1 konvencije SOLAS, in sicer pravila 3-8 dela A-1 o opreми za vleko in privez, pravila 7-2 dela B-1 o izračunu faktorja s_i in delov B-2 do B-4 v zvezi z nepropustnostjo, ter sprememb delov A-1 in B-1 Mednarodnega kodeksa za varnost ladij, ki uporabljajo pline ali druga goriva z nizkim vnetiščem (kodeks IGF).

2. OZADJE PREDLOGA

2.1. Konvencija o Mednarodni pomorski organizaciji

S Konvencijo o Mednarodni pomorski organizaciji se ustanovi Mednarodna pomorska organizacija (v nadaljnjem besedilu: IMO). Namen IMO je zagotoviti forum za sodelovanje na področju urejanja in praks v zvezi s tehničnimi zadevami vseh vrst, ki vplivajo na ladijski promet v mednarodni trgovini. Poleg tega si prizadeva spodbujati splošno sprejetje najvišjih izvedljivih standardov v zadevah pomorske varnosti, učinkovitosti plovbe ter preprečevanja in nadzora onesnaževanja morja z ladij, s čimer se spodbujajo enaki konkurenčni pogoji. Obravnava tudi 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, in Priloge VI, ki je začela veljati 18. maja 2005. Unija ni pogodbenica konvencije MARPOL.

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

V skladu s konvencijo SOLAS je Mednarodni kodeks za varnost ladij, ki uporabljajo pline ali druga goriva z nizkim vnetiščem (kodeks IGF), postal obvezen. Njegov namen je določiti mednarodni standard 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. Poleg tega so v njem določena merila za razporeditev in namestitve strojev za pogon in pomožne namene, ki kot gorivo uporabljajo zemeljski plin 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 je pravičen in učinkovit ter splošno sprejet in izvajan.

Članstvo v organizaciji je odprto za vse države; članice IMO so vse države članice EU. Evropska komisija ima od leta 1974 v Mednarodni pomorski organizaciji (IMO) status opazovalke. Ta status ima na podlagi Sporazuma o sodelovanju med Medvladno pomorsko posvetovalno organizacijo (IMCO) 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 v zrak, vključno z onesnaževali zraka in emisijami toplogrednih plinov. Druge obravnavane zadeve vključujejo ravnanje z balastno vodo, sisteme proti obraščanju, recikliranje ladij, pripravljenost in odzivanje na onesnaženje ter opredeljevanje posebnih območij, zlasti občutljivih morskih območij.

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 sprejemajo 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 sprejemajo z večino glasov članov.

2.3. Predvideni akt Odbora za varstvo morskega okolja IMO

Odbor za varstvo morskega okolja naj bi na 75. zasedanju (MEPC 75), ki bo potekalo od 30. marca do 3. aprila 2020, sprejel spremembe Priloge VI h konvenciji MARPOL. Nanašajo se na uporabo 0,50-odstotne mejne vrednosti za žveplo, ki se uporablja v kurilnih oljih na ladjah. Namen predvidenih sprememb Priloge VI h konvenciji MARPOL je podpreti dosledno izvajanje 0,50-odstotne mejne vrednosti za žveplo.

IMO je leta 2008 sprejela resolucijo o spremembi Priloge VI h konvenciji MARPOL, ki vsebuje pravila v zvezi s preprečevanjem onesnaževanja zraka z ladij. Spremenjena Priloga VI h konvenciji MARPOL je začela veljati 1. julija 2010 in je med drugim uvedla strožje mejne vrednosti za žveplo v gorivih za plovila v območjih nadzora nad emisijami SO_x ter na morskih območjih zunaj nadzora nad emisijami SO_x.

Dosledno uveljavljanje standarda za kurilno olje, določenega v pravilu 14.1.3 iz Priloge VI h konvenciji MARPOL, ki se je začelo uporabljati 1. januarja 2020, bo pomemben element, ki bo olajšal dosledno izvajanje in učinkovito izvrševanje 0,50-odstotne mejne vrednosti za žveplo po vsem svetu. Predvidene spremembe Priloge VI h konvenciji MARPOL naj bi

zagotovile učinkovito izvajanje pravila 14.1.3, s čimer bi se znatno zmanjšalo onesnaževanje zraka zaradi emisij SO_x in delcev v ozračje, nastalih z zgorevanjem na ladjah, za varstvo zdravja ljudi in morskega okolja.

2.4. Predvideni akt Odbora za pomorsko varnost IMO

Odbor za pomorsko varnost naj bi na 102. zasedanju (MSC 102), ki bo potekalo od 13. do 22. maja 2020, sprejel spremembe Mednarodne konvencije o varstvu človeškega življenja na morju (konvencija SOLAS) in spremembe pravila 11 Mednarodnega kodeksa za varnost ladij, ki uporabljajo pline ali druga goriva z nizkim vnetiščem (kodeks IGF).

Predvidene spremembe pravila 3-8 dela A-1 poglavja II-1 konvencije SOLAS se nanašajo na varno vleko in privez. Namen sprememb delov B, B-1 in B-2 do B-4 poglavja II-1 konvencije SOLAS je zagotoviti usklajenost v zvezi z nepropustnostjo. Na splošno vse vrste ladij nimajo nameščenih zadevnih kazalnikov (kazalniki za vesla, propeler, potisno silo, stanje propelerja in model delovanja).

Namen predvidenih sprememb pravila 11 Mednarodnega kodeksa za varnost ladij, ki uporabljajo pline ali druga goriva z nizkim vnetiščem (kodeks IGF), je zagotoviti doslednost kodeksa IGF v zvezi z obstoječimi zahtevami za ladje, ki kot gorivo uporabljajo zemeljski plin, z uvedbo potrebnih sprememb na podlagi pridobljenih izkušenj z uporabo navedenega kodeksa.

3. STALIŠČE, KI SE ZASTOPA V IMENU UNIJE

3.1. Spremembe pravila iz Priloge VI h konvenciji MARPOL

Na 71. zasedanju Odbora za varstvo morskega okolja (MEPC 71), ki je potekalo v Londonu od 3. do 7. julija 2017, so bile potrjene nove ugotovitve v zvezi z „doslednim izvajanjem pravila 14.1.3 iz Priloge VI h konvenciji MARPOL“, da bi se vključile v dveletni načrt pododbora za preprečevanje onesnaževanja in odzivanje nanj za obdobje 2018–2019 ter na začasni dnevni red 5. zasedanja pododbora za preprečevanje onesnaževanja in odzivanje nanj (PPR 5) s predvidenim letom dokončanja 2019.

Na zasedanju PPR 5, ki je potekalo v Londonu od 5. do 9. februarja 2018, je bil pripravljen osnutek sprememb pravila 14 iz Priloge VI h konvenciji MARPOL za prepoved prevoza s predpisi neskladnega kurilnega olja, ki je namenjeno za zgorevanje za namene pogona ali izvajanja dejavnosti na ladjah. Na 72. zasedanju Odbora za varstvo morskega okolja (MEPC 72), ki je potekalo v Londonu od 9. do 13. aprila 2018, je bil osnutek sprememb Priloge VI h konvenciji MARPOL z manjšimi spremembami potrjen.

Vmesno zasedanje o doslednem izvajanju pravila 14.1.3 iz Priloge VI h konvenciji MARPOL je potekalo od 9. do 13. julija 2018 v Londonu. Evropska unija je predložila dokument ISWG-AP 1/3/2 s predlogom sprememb pravil 14 in 18.

Na zasedanju MEPC 73 so bile sprejete spremembe, o katerih je bil sklenjen dogovor z resolucijo MEPC.305 (73). Na zasedanju MEPC 73 je bilo določeno, da te spremembe veljajo za sprejete od 1. septembra 2019, veljati pa začnejo 1. marca 2020.

Na zasedanju PPR 6, ki je potekalo od 18. do 22. februarja 2019 v Londonu, je bil pripravljen osnutek sprememb:

- pravila 1 o uporabi pravila;
- pravila 2 o opredelitvi pojmov „vsebnost žvepla v kurilnem olju“, „gorivo z nizkim vnetiščem“, „vzorec, zagotovljen v skladu s konvencijo MARPOL“, „vzorec kurilnega olja, ki se uporablja“ in „vzorec kurilnega olja na ladji“;

- pravila 14 o vzorčenju in preskušanju kurilnega olja, ki se uporablja, in kurilnega olja na ladji za vzorec kurilnega olja na podlagi Priloge VI h konvenciji MARPOL;
- pravila 18 v zvezi s postopkom preverjanja;
- Dodatka I o „Dodatku k Mednarodnem spričevalu o preprečevanju onesnaževanja zraka“ v zvezi s točko vzorčenja kurilnega olja ter
- Dodatka VI v zvezi s postopkom preverjanja goriva za vzorce kurilnega olja na podlagi Priloge VI h konvenciji MARPOL.

Na zasedanju PPR 6 so bile te spremembe predložene MEPC 74, tam pa so bile potrjene in predložene za sprejetje na zasedanju MEPC 75.

Spremembe pravil 1, 2, 14, 18, 20 in 21 ter dodatkov I in VI k Prilogi VI h konvenciji MARPOL so določene v dokumentu IMO MEPC 75/3. V odstavku 5.116 poročila o MEPC 74 (MEPC 74/18) je navedeno, da bodo te spremembe predvidoma sprejete na MEPC 75.

Glede na okrepljene izvedbene določbe Direktive (EU) 2016/802 bi morala Unija podpreti te spremembe, saj izražajo potrebo po zanesljivem in nedvoumnem izvrševanju 0,50-odstotne mejne vrednosti za žveplo v gorivu za plovila na svetovni ravni. Tako se bo zagotovilo učinkovito zmanjšanje emisij žveplovega oksida, s čimer se bodo preprečili škodljivi učinki teh emisij na zdravje ljudi in ekosisteme ter izkrivljanje konkurence v sektorju.

3.2. Spremembe poglavja II-1 Mednarodne konvencije o varstvu človeškega življenja na morju (SOLAS)

3.2.1. Spremembe pravila 3-8 dela A-1 poglavja II-1 konvencije SOLAS o opremi za vleko in privez

EU je opredelila vprašanje varnega priveza kot novo nenačrtovano ugotovitev na 95. zasedanju Odbora za pomorsko varnost (dokument MSC 95/19/2), navedeni odbor pa jo je sprejel. Odbor za pomorsko varnost je sprejel tudi predlog Japonske, naj se doda obravnava vzdrževanja in zamenjave poškodovanih in dotrajanih priveznih vrvi (dokument MSC 95/19/13). Vprašanje je nato obravnaval pododbor za načrtovanje in konstrukcijo ladij (SDC) v okviru delovne skupine in korespondenčne skupine, ki sta jo usklajevali Danska in Japonska. Na 6. zasedanju SDC (SDC 6) so bili dokončani osnutek sprememb konvencije SOLAS ter povezane smernice in navodila. Nato je bil na 101. zasedanju Odbora za pomorsko varnost (MSC 101) obravnavan rezultat SDC, in sicer:

- spremembe pravila 3-8 dela A-1 poglavja II-1 konvencije SOLAS;
- smernice o načrtovanju ureditev za privez ter izbiri ustrezne opreme za privez in pribora za varen privez;
- smernice za pregledovanje in vzdrževanje opreme za privez, vključno z vrvmi;
- spremenjene smernice o opremi za vleko in privez na ladjah ter povezani osnutek okrožnice MSC, tj. MSC.1/Circ.1175/Rev.1, ter
- vsi povezani osnutki okrožnic MSC.

Na MSC 101 je bil potrjen osnutek sprememb konvencije SOLAS, določen v Prilogi 25 k poročilu MSC 101/24 Add.1. Povezane smernice in navodila so bili načeloma potrjeni na MSC 101 in bodo končno potrjeni skupaj s sprejetjem osnutka sprememb konvencije SOLAS. V odstavkih 12.2–9 poročila o MSC 101 (MSC 101/24) je navedeno, da bodo te spremembe konvencije SOLAS ter povezane smernice in navodila predvidoma sprejeti oziroma potrjeni na MSC 102.

Spremembe konvencije SOLAS ter povezanih smernic, navodil in okrožnic MSC pomenijo celovito nadgradnjo sedanjih ureditev za privez. Ustrezajo namenu prvotnega predloga Unije, zato bi morala Unija podpreti sprejetje sprememb konvencije SOLAS in potrditi povezane instrumente.

3.2.2. Nepropustnost – usklajenost pravil iz delov B, B-1 in B-2 do B-4 poglavja II-1 konvencije SOLAS

Na 96. zasedanju Odbora za pomorsko varnost je bilo dogovorjeno, da se ugotovitev o „pregledu delov B-2 do B-4 poglavja II-1 konvencije SOLAS za zagotovitev usklajenosti z deloma B in B-1 v zvezi z nepropustnostjo“ vključi v dveletni program Odbora za obdobje 2018–2019, pri čemer je bil pododbor SDC določen za usklajevalni organ.

Na 6. zasedanju SDC je bil osnutek sprememb konvencije SOLAS dokončan in predložen MSC 101. Spremembe delov B, B-1 in B-2 do B-4 poglavja II-1 konvencije SOLAS so določene v Prilogi 25 k dokumentu MSC 101/24 Add.1.

Kar zadeva izračun faktorja s_i iz pravila 7-2 dela B-1 poglavja II-1 konvencije SOLAS, je SDC ugotovil, da je priprava sprememb pravila 7-2.5 poglavja II-1 konvencije SOLAS sicer zunaj področja uporabe ugotovitve, vendar je sprememba konvencije SOLAS najučinkovitejši in najuspešnejši način, kako obravnavati nedoslednosti v pravilu 7-2.5.2.1 poglavja II-1 konvencije SOLAS v zvezi z vrati v pregradah nad pregradnim krovom, za katera se pri izračunih stabilnosti v poškodovanem stanju šteje, da so nepropustna. Na SDC 6 je bilo dogovorjeno, da se bo na MSC 101 zahtevalo soglasje s tem pristopom, da bi se odpravile nedoslednosti v zvezi z nepropustnostjo v različnih delih dela B poglavja II-1 konvencije SOLAS. Na MSC 101 je bilo pridobljeno soglasje (odstavek 12.10 poročila MSC 101/24 o MSC 101), spremembe pa so določene tudi v Prilogi 25 k dokumentu MSC 101/24 Add.1.

V odstavku 12.12 poročila o MSC 101 (MSC 101/24) je navedeno, da bodo navedene spremembe predvidoma sprejete na MSC 102.

Ker se s spremembami delov B-2 do B-4 poglavja II-1 konvencije SOLAS uvaja usklajenost določb o nepropustnosti v celotnem delu B, vključno s ključnim vprašanjem izračunov stabilnosti ladje v poškodovanem stanju, in ker je Unija podprla potrditev sprememb na MSC 101, bi morala Unija podpreti sprejetje teh sprememb.

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

Na 5. zasedanju pododbora za prevoz tovora in kontejnerjev (CCC 5) je bil sprejet dogovor o osnutku sprememb odstavka 6.7.1.1 (tlačni varnostni sistemi) in poglavja 11 (sistemi za gašenje požarov v prostoru za pripravo goriva) dela A-1 kodeksa IGF, kot so določene v Prilogi 2 k poročilu CCC, tj. CCC 5/13, za predložitev v potrditev na MSC 101 (odstavek 3.31 CCC 5/13). Nato je bil na MSC 101 potrjen osnutek teh sprememb, kot je določeno v Prilogi 14 k poročilu MSC 101/24 Add.1. V odstavku 9.2 poročila o MSC 101 (MSC 101/24) je navedeno, da bodo te spremembe predvidoma sprejete na MSC 102.

Poleg tega je bil na CCC 5 potrjen osnutek sprememb odstavka 16.3.3.5.1 v zvezi z nateznimi preskusi za materiale, ki niso aluminijeve zlitine, za sistem za zadrževanje goriva iz dela B-1 kodeksa IGF, kot so določene v Prilogi 5 k poročilu CCC 5/13, za predložitev v potrditev na MSC 101 (odstavek 4.14 CCC 5/13). Nato so bile na MSC 101 potrjene te spremembe, kot je določeno v Prilogi 14 k poročilu MSC 101/24 Add.1. V odstavku 9.3 poročila MSC 101/24 je navedeno, da bodo te spremembe predvidoma sprejete na MSC 102.

S spremembo odstavka 6.7.1.1 se zagotavlja večja jasnost glede prostorov, ki jih je treba opremiti z ustreznim tlačnim varnostnim sistemom. Sprememba poglavja 11 za vključitev

stacionarnega sistema za gašenje požarov v prostoru za pripravo goriva zagotavlja dodatno varnost. Unija je potrditev obeh sprememb že podprla na MSC 101. Zato bi morala podpreti sprejetje teh sprememb.

3.4. Ustrezna zakonodaja EU in pristojnost EU

3.4.1. Spremembe Priloge VI h konvenciji MARPOL

Zahteve iz Priloge VI h konvenciji MARPOL glede zmanjšanja vsebnosti žvepla v ladijskih kurilnih oljih zaradi zmanjšanja emisij SO_x, ki onesnažujejo zrak, se v pravu EU izvajajo z Direktivo (EU) 2016/802 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 glede zmanjšanja vsebnosti žvepla v nekaterih vrstah tekočega goriva. Zato bodo spremembe, ki jih je treba sprejeti na MEPC 75 in se nanašajo na Prilogo VI h konvenciji MARPOL, neposredno vplivale na zahteve iz Direktive.

3.4.2. Spremembe poglavja II-1 Mednarodne konvencije o varstvu človeškega življenja na morju (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 bodo spremembe, ki jih je treba sprejeti na MSC 102 in s katerimi bi se uvedle spremembe delov A in B poglavja II-1, neposredno vplivale na zahteve iz Direktive.

3.4.3. Spremembe delov A-1 in B-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.

Zato bi spremembe, ki jih je treba sprejeti na MSC 102, neposredno vplivale na zahteve, in sicer z uporabo Direktive 2009/45/ES.

3.4.4. Pristojnost EU

Spremembe Priloge VI h konvenciji MARPOL bi vplivale na pravo EU, in sicer z uporabo Direktive (EU) 2016/802 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 glede zmanjšanja vsebnosti žvepla v nekaterih vrstah tekočega goriva.

Spremembe poglavja II-1 Mednarodne konvencije o varstvu človeškega življenja na morju (SOLAS) bi vplivale na pravo EU, in sicer z uporabo Direktive 2009/45/ES.

Spremembe delov A-1 in B-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.

Unija ima torej izključno pristojnost na podlagi zadnjega dela člena 3(2) PDEU, zato je treba določiti stališče Unije v zvezi z akti, s katerimi se sprejemajo zgoraj navedene spremembe.

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 sporazuma¹.

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“².

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 (EU) 2016/802 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 glede zmanjšanja vsebnosti žvepla v nekaterih vrstah tekočega goriva ter 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; v Direktivi (EU) 2016/802 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 glede zmanjšanja vsebnosti žvepla v nekaterih vrstah tekočega goriva se namreč zahteve, povezane z žveplom, iz Priloge VI h konvenciji MARPOL upoštevajo kot orodje za doseg cilja Direktive;
- 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.

Zato bi spremembe Priloge VI h konvenciji MARPOL, spremembe konvencije SOLAS in spremembe kodeksa IGF vplivale na pravo EU, in sicer z uporabo Direktive (EU) 2016/802 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 glede zmanjšanja vsebnosti žvepla v nekaterih vrstah tekočega goriva³ oziroma Direktive 2009/45/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 6. maja 2009 o varnostnih predpisih in standardih za potniške ladje.

S predvidenim aktom se ne dopolnjuje ali spreminja institucionalni okvir Sporazuma.

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

¹ Zadeva C-399/12, Nemčija proti Svetu (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, točka 64.

² Zadeva C-399/12, Nemčija proti Svetu (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, točke 61–64.

³ Izvedbeni sklep Komisije (EU) 2015/253 z dne 16. februarja 2015 o določitvi pravil glede vzorčenja in poročanja iz Direktive (UL L 41, 17.2.2015, str. 55).

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 zato 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 na 75. zasedanju Odbora za varstvo morskega okolja in 102. zasedanju Odbora za pomorsko varnost Mednarodne pomorske organizacije v zvezi s sprejetjem sprememb Priloge VI k Mednarodni konvenciji o preprečevanju onesnaževanja morja z ladij, sprememb poglavja II-1 Mednarodne konvencije o varstvu človeškega življenja na morju in sprememb 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 in ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Ukrepanje Unije v sektorju pomorskega prometa bi moralo biti namenjeno varstvu morskega okolja in zdravja ljudi ter izboljšanju pomorske varnosti.
- (2) Konvencija o Mednarodni pomorski organizaciji (v nadaljnjem besedilu: IMO) je začela veljati 17. marca 1958.
- (3) IMO je specializirana agencija Združenih narodov, pristojna za varnost pomorskega prometa ter preprečevanje onesnaževanja morja in zraka z ladij. Vse države članice Unije so članice IMO. Unija ni članica IMO.
- (4) 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.
- (5) 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.
- (6) Mednarodna konvencija o preprečevanju onesnaževanja morja z ladij (v nadaljnjem besedilu: konvencija MARPOL) je začela veljati 2. oktobra 1983.
- (7) Na podlagi člena 16(2)(c) konvencije MARPOL lahko spremembe navedene konvencije sprejema ustrezno telo, v tem primeru Odbor za varstvo morskega okolja.
- (8) Mednarodna konvencija o varstvu človeškega življenja na morju (v nadaljnjem besedilu: konvencija SOLAS) je začela veljati 25. maja 1980.
- (9) Na podlagi člena VIII(b)(iii) konvencije SOLAS lahko Odbor za pomorsko varnost IMO sprejema spremembe konvencije SOLAS.

- (10) Odbor za varstvo morskega okolja naj bi na 75. zasedanju, ki bo potekalo od 30. marca do 3. aprila (MEPC 75), sprejel spremembe Priloge VI h konvenciji MARPOL.
- (11) Odbor za pomorsko varnost naj bi na 102. zasedanju, ki bo potekalo od 13. do 22. maja 2020 (MSC 102), sprejel spremembe poglavja II-1 konvencije SOLAS ter spremembe delov A-1 in B-1 Mednarodnega kodeksa za varnost ladij, ki uporabljajo pline ali druga goriva z nizkim vnetiščem (v nadaljnjem besedilu: kodeks IGF).
- (12) Primerno je določiti stališče, ki se v imenu Unije zastopa na MEPC 75, saj bodo lahko spremembe pravil 1, 2, 14, 18, 20 in 21 ter dodatkov I in VI k Prilogi VI h konvenciji MARPOL odločilno vplivale na vsebino prava Unije, in sicer Direktive (EU) 2016/802 Evropskega parlamenta in Sveta^{1, 2}.
- (13) Primerno je določiti stališče, ki se v imenu Unije zastopa na MSC 102, saj bodo lahko spremembe poglavja II-1 konvencije SOLAS odločilno vplivale na vsebino prava Unije, in sicer Direktive 2009/45/ES Evropskega parlamenta in Sveta³, in ker 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.
- (14) S spremembami Priloge VI h konvenciji MARPOL bi se zagotovilo dosledno izvajanje 0,50-odstotne mejne vrednosti za žveplo v gorivih za plovila, določene v pravilu 14. Unija bi morala podpreti te spremembe, da bi se dosegle predvidene koristi za zdravje in okolje zaradi zmanjšanja emisij žveplovega dioksida zaradi zgorevanja na ladjah.
- (15) S spremembami dela A-1 poglavja II-1 konvencije SOLAS bi se zagotovil varnejši privez plovil. Unija bi morala podpreti te spremembe, saj zagotavljajo celovito nadgradnjo sedanjih ureditev za privez.
- (16) S spremembami delov B, B-1 in B-2 do B-4 poglavja II-1 konvencije SOLAS bi se zagotovila usklajenost določb o nepropustnosti plovil. Unija bi morala podpreti te spremembe, ker se z njimi uvaja usklajenost določb o nepropustnosti v celotnem delu B, vključno s ključnim vprašanjem izračunov stabilnosti ladje v poškodovanem stanju.
- (17) S spremembami delov A-1 in B-1 kodeksa IGF se zagotavljajo izboljšave v zvezi z zadrževanjem goriva, požarno varnostjo in nateznimi preskusi za varjenje kovinskih materialov ter neporušnimi preskusi za sistem za zadrževanje goriva na podlagi izkušenj, pridobljenih z uporabo kodeksa. Unija bi morala podpreti te spremembe, saj zagotavljajo večjo jasnost glede prostorov, ki jih je treba opremiti z ustreznim tlačnim varnostnim sistemom, in dodatne varnostne ukrepe v prostorih za pripravo goriva.
- (18) Stališče Unije izrazijo države članice Unije, ki so članice Odbora za varstvo morskega okolja in Odbora za pomorsko varnost IMO ter delujejo skupaj –

¹ Direktiva (EU) 2016/802 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 glede zmanjšanja vsebnosti žvepla v nekaterih vrstah tekočega goriva (UL L 132, 21.5.2016, str. 58).

² Izvedbeni sklep Komisije (EU) 2015/253 z dne 16. februarja 2015 o določitvi pravil glede vzorčenja in poročanja iz Direktive Sveta 1999/32/ES v zvezi z deležem žvepla v gorivih za plovila (UL L 41, 17.2.2015, str. 55).

³ 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).

SPREJEL NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Stališče, ki se v imenu Unije zastopa na 75. zasedanju Odbora za varstvo morskega okolja IMO, je strinjanje s sprejetjem sprememb Priloge VI k Mednarodni konvenciji o preprečevanju onesnaževanja morja z ladij, kot so določene v Prilogi k dokumentu IMO MEPC 75/3.

Člen 2

Stališče, ki se v imenu Unije zastopa na 102. zasedanju Odbora za pomorsko varnost IMO, je strinjanje:

- (a) s sprejetjem sprememb poglavja II-1 Mednarodne konvencije o varstvu človeškega življenja na morju, določenih v Prilogi 1 k dokumentu IMO MSC 102/3;
- (b) s sprejetjem sprememb delov A-1 in B-1 Mednarodnega kodeksa za varnost ladij, ki uporabljajo pline ali druga goriva z nizkim vnetiščem, določenih v Prilogi 2 k dokumentu IMO MSC 102/3.

Člen 3

- 1. Stališče iz člena 1 izrazijo države članice Unije, ki so članice Odbora za varstvo morskega okolja IMO, pri čemer delujejo skupaj.
- 2. Stališče iz člena 2 izrazijo države članice Unije, ki so članice Odbora za pomorsko varnost IMO.

Člen 4

Ta sklep je naslovljen na države članice.

V Bruslju,

*Za Svet
Predsednik*