



EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 18.3.2021
COM(2021) 127 final

2021/0066 (NLE)

Predlog

SKLEP SVETA

o stališču, ki se v imenu Evropske unije zastopa v okviru Mednarodne pomorske organizacije med 103. zasedanjem Odbora za pomorsko varnost in 76. zasedanjem Odbora za varstvo morskega okolja o sprejetju sprememb Mednarodne konvencije o standardih za usposabljanje, izdajanje spričeval in ladijsko stražarjenje pomorščakov, Mednarodnega kodeksa o okrepljenem programu inšpekcij med pregledi ladij za prevoz razsutega tovora in naftnih tankerjev, Mednarodnega kodeksa za sisteme požarne varnosti in Mednarodne konvencije o nadzoru škodljivih sistemov proti obraščanju na ladjah

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. PREDMET UREJANJA PREDLOGA

Ta predlog zadeva sklep o stališču, ki se v imenu Unije zastopa na 103. zasedanju Odbora za pomorsko varnost IMO (MSC 103), ki bo potekalo na daljavo od 5. do 14. maja 2021, in na 76. zasedanju Odbora za varstvo morskega okolja Mednarodne pomorske organizacije (MEPC 76), ki bo potekalo na daljavo od 7. do 17. junija 2021. Med 103. zasedanjem bo odbor MSC predvidoma sprejel spremembe:

- Mednarodne konvencije o standardih za usposabljanje, izdajanje spričeval in ladijsko stražarjenje pomorščakov (v nadaljnjem besedilu: konvencija STCW),
- Mednarodnega kodeksa o okrepljenem programu inšpekcij med pregledi ladij za prevoz razsutega tovora in naftnih tankerjev (v nadaljnjem besedilu: kodeks ESP),
- Mednarodnega kodeksa za sisteme požarne varnosti (v nadaljnjem besedilu: kodeks FSS).

Med 76. zasedanjem bo odbor MEPC predvidoma sprejel spremembe:

- Konvencije proti obraščanju na ladjah (v nadaljnjem besedilu: konvencija AFS).

2. OZADJE PREDLOGA

2.1. Konvencija o Mednarodni pomorski organizaciji

S Konvencijo o Mednarodni pomorski organizaciji je ustanovljena 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 namestitvev 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 IMO je odprto za vse države; članice IMO so vse države članice EU. Odnosi EU z IMO temeljijo predvsem na dogovoru glede sodelovanja in sodelovanja, sklenjenega med Medvladno pomorsko posvetovalno organizacijo (IMCO) in Komisijo Evropskih skupnosti leta 1974.

Odbor za pomorsko varnost IMO sestavljajo vse članice IMO, sestaja pa se vsaj enkrat letno. Obravnava vse zadeve v okviru te 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 varstvo morskega okolja IMO sestavljajo tudi 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.

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

2.3. Predvideni akti Odbora za pomorsko varnost IMO

Odbor MSC naj bi na 103. zasedanju, ki bo potekalo od 5. do 14. maja 2021, sprejel spremembe konvencije in kodeksa STCW, kodeksa ESP, kodeksa FSS, poglavja III SOLAS in kodeksa LSA.

Namen predvidenih sprememb pravila 1/1 konvencije STCW je vključiti opredelitev „visoke napetosti“, v oddelku A-1/1 kodeksa STCW pa spremeniti opredelitev „operativne ravni“, da se vključi funkcija „častnika elektrotehnika“.

Namen predvidenih sprememb Priloge 2 dela A Priloge B h kodeksu ESP 2011 je omejiti merjenje debeline tankerjev z dvojnim trupom pri prvem rednem pregledu le na sumljiva območja.

Namen predvidenih sprememb poglavja 9 Kodeksa sistemov požarne varnosti (FSS) je pojasniti sprejemljivost manj zapletenih in dragih odsekov prepoznavne osamitve napak za posamezno prepoznavne sisteme za odkrivanje požara, nameščene na tovornih ladjah in balkonih kabin potniških ladij.

2.4. Predvideni akt Odbora za varstvo morskega okolja IMO

Odbor MEPC naj bi na 76. zasedanju, ki bo potekalo od 10. do 17. junija 2021, sprejel spremembe konvencije AFS. Namen predvidenih sprememb je vključiti cibutrin na seznam prepovedanih snovi proti obraščanju. To je izid pobude EU.

3. STALIŠČE, KI SE ZASTOPA V IMENU UNIJE

3.1. Spremembe Mednarodne konvencije o standardih za usposabljanje, izdajanje spričeval in ladijsko stražarjenje pomorščakov

Na 6. zasedanju pododbora za človeški dejavnik, usposabljanje in stražarjenje (HTW 6), ki je potekalo v Londonu med 29. aprilom in 3. majem 2019, je pododbor sprejel zahtevo mednarodne federacije delavcev v prometu s predlogom za pojasnitev operativne ravni funkcije „častnika elektrotehnika“ v opredelitvi „operativne ravni“ v oddelku A-I/1 kodeksa STCW (opredelitve in pojasnila) ter vključitev nove opredelitve izraza „visoka napetost“ v ta oddelek.

Pododbor se je pozneje dogovoril o osnutku opredelitve „visoke napetosti“, ki bi bila vključena v pravilo I/1 STCW, kot je določeno v Prilogi 7 k HTW 6/13, za predložitev v odobritev z namenom sprejetja na 102. zasedanju odbora MSC. Pododbor se je tudi strinjal s predlogom spremembe oddelka A-I/1 kodeksa STCW o vključitvi funkcije „častnika elektrotehnika“ v opredelitev „operativne ravni“ kot posledične spremembe k uvedbi te funkcije, kot del manilskih sprememb iz leta 2010, kot je določeno v Prilogi 8 k HTW 6/13, za predložitev v odobritev z namenom sprejetja na 102. zasedanju odbora MSC.

Odbor MSC je na 102. zasedanju odobril spremembe, v točkah 13.9 in 13.10 poročila s 102. zasedanja odbora MSC (MSC 102/24) pa je navedeno, da bodo te spremembe predvidoma sprejete na njegovem 103. zasedanju.

Unija bi morala te spremembe podpreti, saj pojasnjujejo operativno raven funkcij „častnika elektrotehnika“ in uvajajo skupno opredelitev izraza „visoka napetost.“

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

Na 7. zasedanju je pododbor za načrtovanje in konstrukcijo ladij obravnaval predlog IACS, podprt s študijo, o spremembi Priloge 2 dela A Priloge B h kodeksu ESP 2011, kakor je bilo spremenjeno z resolucijo MSC.461(101), zato bi lahko zadostovalo upoštevati le sumljiva območja za merjenje debeline pri prvem rednem pregledu naftnih tankerjev z dvojnim trupom. Po krajši razpravi se je pododbor strinjal z osnutkom sprememb kodeksa ESP 2011, ki je določen v Prilogi 7, za predložitev v odobritev z namenom poznejšega sprejetja na 102. zasedanju odbora MSC.

Odbor MSC je na 102. zasedanju odobril spremembe in v točki 17.24 poročila MSC (MSC 102/24) je navedeno, da bodo te spremembe predvidoma sprejete na njegovem 103. zasedanju. Ta zadeva je bila že vključena v neuradni dokument EU za 102. zasedanje odbora.

Unija bi morala te spremembe podpreti, saj omogočajo, da se IACS osredotoči na sumljiva območja za merjenje debeline tankerjev z dvojnim trupom.

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

Odbor MSC je na 98. zasedanju v dvoletni program pododbora za obdobje 2018–2019 in začasni dnevni red za 6. zasedanje pododbora SSE s predvidenim letom dokončanja 2020

(MSC 98/23, točka 20.34) vključil novo pobudo v zvezi s „spremembami poglavja 9 kodeksa FSS glede zahtev za osamitev napak pri tovornih ladjah in balkonih kabin potniških ladij, opremljenih s posamezno prepoznavnimi sistemi za odkrivanje požara“.

Na 7. zasedanju se je pododbor za ladijske sisteme in opremo (SSE) strinjal z osnutkom sprememb poglavja 9 Mednarodnega kodeksa za sisteme požarne varnosti (kodeks FSS) in povezanim osnutkom resolucije MSC, kot je določeno v Prilogi 3 k poročilu SSE 7/21, zato da se odobri na 102. zasedanju odbora MSC.

Odbor MSC je na 102. zasedanju odobril osnutek sprememb poglavja 9 kodeksa FSS in v točki 19.8 poročila MSC (MSC 102/24) je navedeno, da bodo te spremembe predvidoma sprejete na njegovem 103. zasedanju.

Unija bi morala te spremembe podpreti, saj zagotavljajo sisteme, ki združujejo večjo varnost detektorjev požara, ki se lahko prepoznajo posamično, potrebnih za potniške ladje, z manj zapletenim in cenejšim odsekom prepoznavne osamitve napak, ki je sprejemljiv samo za tovrne ladje in balkone kabin potniških ladij.

3.4. Spremembe Konvencije o sistemih proti obraščanju

MEPC je na 71. zasedanju sprejel zahtevo EU in predlagal novo pobudo za spremembo Priloge 1 k Mednarodni konvenciji o nadzoru škodljivih sistemov proti obraščanju na ladjah (AFS) iz leta 2001, da bi se vključil nadzor nad cibutrinom, ter jo posredoval v presojo na 5. sejo pododbora za preprečevanje in nadzorovanje onesnaževanja (PPR 5).

MEPC je na 73. zasedanju ugotovil, da je pododbor PRP, ki se je na 5. seji najprej strinjal s prvotnim predlogom za spremembo Priloge 1 h konvenciji AFS, da se vključi nadzor nad cibutrinom, ki je bil predložen v imenu Unije v dokumentu PPR 5/19, skupaj z informacijami iz dokumenta PPR 5/INF.9, izpolnil zahteve iz Priloge 2 h konvenciji AFS in se je strinjal, da je potreben podrobnejši pregled cibutrina.

Po razpravah na 7. zasedanju PPR se je pododbor strinjal (1) z osnutkom spremembe Priloge 1 (Nadzor sistemov proti obraščanju) h konvenciji AFS, da se vključi nadzor nad cibutrinom, kot je določeno v Prilogah 1 do 6, ter da se o tem presodi na 75. zasedanju MEPC, z namenom določitve datumov začetka veljavnosti, ki so trenutno v oglatih oklepajih, in naknadne odobritve, ter (2) z osnutkom sprememb Priloge 4 (zahteve v zvezi s pregledovanjem in izdajanjem spričeval za sisteme proti obraščanju) h konvenciji AFS, vključno z osnutkom sprememb vzorčnega obrazca Mednarodnega spričevala o sistemu za preprečevanje obraščanja ladij, ter da se o tem presodi na 75. zasedanju MEPC z namenom odobritve.

Odbor MEPC je na 75. zasedanju dokončal besedilo sprememb konvencije AFS in v točki 10.17 poročila MEPC (MEPC 75/18) je navedeno, da bodo te spremembe predvidoma sprejete na njegovem 76. zasedanju. Stališče v podporo teh sprememb, je bilo vključeno v neuradni dokument EU za 75. zasedanje MEPC.

Unija je pozvala h globalni prepovedi te snovi proti obraščanju, katere prodaja znotraj EU je zdaj prepovedana. Zato bi morala Unija podpreti te spremembe, saj bodo uvedle splošno prepoved te snovi in s tem dosegle cilj EU.

3.5. Ustrezna zakonodaja EU in pristojnost EU

3.5.1. *Spremembe Mednarodne konvencije o standardih za usposabljanje, izdajanje spričeval in ladijsko stražarjenje pomorščakov*

Direktiva 2008/106/ES¹ od držav članic zahteva, da pomorščaki opravijo izobraževanje najmanj v skladu z zahtevami konvencije STCW in uporabljajo obvezni del A kodeksa STCW. Odstavka 6 in 7 člena 1 Direktive, ki navajata odgovornosti za vprašanja v zvezi z električnimi zadevami za določene ladijske častnike, ter pravilo III/5 poglavja I Priloge I, ki se nanaša na posebno funkcijo elektrotehničnih, elektronskih in nadzornih sistemov, na katero se nanašajo sposobnosti, določene v standardih usposobljenosti, sta še zlasti pomembna v obravnavanem primeru. Spremembe, ki jih je treba sprejeti na 103. zasedanju odbora MSC in se nanašajo na del A kodeksa STCW, bodo neposredno vplivale na zahteve iz Direktive.

3.5.2. *Spremembe Mednarodnega kodeksa o okrepljenem programu inšpekcij med pregledi ladij za prevoz razsutega tovora in naftnih tankerjev iz leta 2011*

Člena 5 in 6 Uredbe (EU) št. 530/2012 Evropskega parlamenta in Sveta² uvajata obvezno uporabo programa ocene stanja, ki ga je razvila IMO, za tankerje z enojnim trupom, starejše od 15 let. V okrepljenem programu inšpekcij med pregledi ladij za prevoz razsutega tovora in naftnih tankerjev ali okrepljenem programu inšpekcij je določeno, kako naj se ta okrepljeni nadzor izvaja. Ker CAS uporablja ESP kot orodje za doseganje svojega cilja, bodo vse spremembe pregledov ESP, kot so trenutne spremembe osredotočanja na preglede samo sumljivih območij za merjenje debeline pri prvem rednem pregledu naftnih tankerjev z dvojnimi trupom, samodejno uporabljene v skladu z Uredbo (EU) št. 530/2012.

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

V skladu s členom 6(2)(a)(i) Direktive 2009/45/ES o varnostnih predpisih in standardih za potniške ladje³ se konvencija SOLAS, kakor je bila spremenjena, uporablja za potniške ladje razreda A. Kodeks FSS je s konvencijo SOLAS postal obvezen za potniške ladje.

Zato bi spremembe kodeksa FSS, ki naj bi bile sprejete na 103. zasedanju odbora MSC, vplivale na zahteve, ki se uporabljajo v skladu z Direktivo 2009/45/ES.

3.5.4. *Spremembe Konvencije o sistemih proti obraščanju*

Uredba EU o biocidnih pripravkih (EU) št. 528/2012⁴ ureja dostopnost na trgu in uporabo t. i. biocidnih proizvodov. Po rezultatih več znanstvenih študij in medsebojnega strokovnega pregleda, izvedenih na ravni EU, je Komisija sprejela Izvedbeni sklep (EU) 2016/107 z dne 27. januarja 2016⁵, ki dejansko prepoveduje dostopnost na trgu in uporabo barv proti obraščanju, ki vsebujejo cibutrin, v vseh državah EU in državah EGP. Zato bodo spremembe Konvencije o sistemih proti obraščanju vplivale na Uredbo (EU) št. 528/2012.

3.5.5. *Pristojnost EU*

Spremembe dela A kodeksa STCW bi vplivale na pravo EU, in sicer z uporabo Direktive 2008/106/ES.

¹ UL L 323, 3.12.2008, str. 33.

² UL L 172, 30.6.2012, str. 3.

³ UL L 163, 25.6.2009, str. 1–140.

⁴ UL L 167, 27.6.2012, str. 1.

⁵ UL L 21, 28.1.2016, str. 81.

Spremembe kodeksa ESP bi vplivale na pravo EU, in sicer z uporabo Uredbe (EU) št. 530/2012.

Spremembe Mednarodnega kodeksa za sisteme požarne varnosti (kodeks FSS) bi vplivale na pravo EU, in sicer z uporabo člena 6(2)(a)(i) Direktive 2009/45/ES.

Spremembe Mednarodne konvencije o nadzoru škodljivih sistemov proti obraščanju na ladjah bi vplivale na pravo EU z uporabo Uredbe (EU) št. 528/2012.

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

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

Člen 218(9) PDEU se uporablja ne glede na to, ali je Unija članica organa ali pogodbenica sporazuma⁶.

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 po mednarodnem pravu, a lahko „odločilno vpliva[jo] na vsebino ureditve, ki jo [sprejme] zakonodajalec Unije“⁷.

4.1.2. Uporaba v obravnavanem primeru

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

Akti, k sprejetju katerih sta ta dva odbora IMO pozvana, so akti s pravnim učinkom. Predvideni akti lahko odločilno vplivajo na vsebino naslednje zakonodaje EU, in sicer:

- Direktive (EU) 2008/106 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. novembra 2008 o minimalni ravni izobraževanja pomorščakov. Direktiva namreč uporablja del A kodeksa STCW.
- Uredbe (EU) št. 530/2012 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. junija 2012 o pospešenem uvajanju zahtev o dvojnem trupu ali enakovrednih konstrukcijskih zahtev za tankerje z enojnim trupom Uredba namreč določa obvezno uporabo programa ocene stanja, ki ga je razvila IMO, za tankerje z enojnim trupom, starejše od 15 let. Okrepljeni program inšpekcij med pregledi ladij za prevoz razsutega tovora in naftnih tankerjev ali okrepljeni program inšpekcij določa, kako naj se tak okrepljeni nadzor izvaja. Ker se v programu ocene stanja kot orodje za doseganje njegovega cilja uporablja okrepljeni program inšpekcij, se bodo vse spremembe navedenega programa samodejno uporabljale na podlagi Uredbe (EU) št. 530/2012.

⁶ Zadeva C-399/12, Nemčija proti Svetu (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, točka 64.

⁷ Zadeva C-399/12, Nemčija/Svet (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, točke 61–64.

- 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. Kodeks FSS je s konvencijo SOLAS obvezen.
- Uredbe (EU) št. 528/2012 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. maja 2012 o dostopnosti na trgu in uporabi biocidnih proizvodov. Uredba namreč prepoveduje dostopnost na trgu in uporabo barv proti obraščanju, ki vsebujejo cibutrin, v vseh državah članicah EU in državah EGP.

Zato bi spremembe

- Mednarodne konvencije o standardih za usposabljanje, izdajanje spričeval in ladijsko stražarjenje pomorščakov
- Mednarodnega kodeksa o okrepljenem programu inšpekcij med pregledi ladij za prevoz razsutega tovora in naftnih tankerjev
- Mednarodnega kodeksa za sisteme požarne varnosti (kodeks FSS)
- Mednarodne konvencije o nadzoru škodljivih sistemov proti obraščanju na ladjah

vplivale na pravo EU, in sicer z uporabo Direktive (EU) 2008/106 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. novembra 2008 o minimalni ravni izobraževanja pomorščakov; Uredbo (EU) št. 530/2012 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. junija 2012 o pospešenem uvajanju zahtev o dvojnem trupu ali enakovrednih konstrukcijskih zahtev za tankerje z enojnim trupom; Direktivo 2009/45/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 6. maja 2009 o varnostnih predpisih in standardih za potniške ladje ter Uredbo (EU) št. 528/2012 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. maja 2012 o dostopnosti na trgu in uporabi biocidnih proizvodov (Besedilo velja za EGP).

Predvidena akta ne dopolnjujeta ali spreminjata institucionalnega okvira Sporazuma.

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

4.2. Materialna pravna podlaga

4.2.1. Načela

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

4.2.2. Uporaba v obravnavanem primeru

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

4.3. Zaključek

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

Predlog

SKLEP SVETA

o stališču, ki se v imenu Evropske unije zastopa v okviru Mednarodne pomorske organizacije med 103. zasedanjem Odbora za pomorsko varnost in 76. zasedanjem Odbora za varstvo morskega okolja o sprejetju sprememb Mednarodne konvencije o standardih za usposabljanje, izdajanje spričeval in ladijsko stražarjenje pomorščakov, Mednarodnega kodeksa o okrepljenem programu inšpekcij med pregledi ladij za prevoz razsutega tovora in naftnih tankerjev, Mednarodnega kodeksa za sisteme požarne varnosti in Mednarodne konvencije o nadzoru škodljivih sistemov proti obraščanju na ladjah

SVET EVROPSKE UNIJE JE –

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

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Konvencija o Mednarodni pomorski organizaciji (MO) je začela veljati 17. marca 1958.
- (2) IMO je specializirana agencija Združenih narodov, pristojna za varnost pomorskega prometa ter preprečevanje onesnaževanja morja in zraka z ladij. Vse države članice Unije so članice IMO. Unija ni članica IMO.
- (3) V skladu s členom 28(b) Konvencije o IMO lahko Odbor za pomorsko varnost sprejme spremembe Mednarodne konvencije o standardih za usposabljanje, izdajanje spričeval in ladijsko stražarjenje pomorščakov (konvencija STCW)¹ in Mednarodne konvencije o varstvu človeškega življenja na morju (konvencija SOLAS)².
- (4) V skladu s členom 38(a) Konvencije o IMO lahko Odbor za varstvo morskega okolja sprejme spremembe Mednarodne konvencije o nadzoru škodljivih sistemov proti obraščanju na ladjah (konvencija AFS)³.
- (5) Odbor za pomorsko varnost naj bi na svojem 103. zasedanju, ki bo potekalo od 5. do 14. maja 2021, sprejel spremembe konvencije STCW, Mednarodnega kodeksa o okrepljenem programu inšpekcij med pregledi ladij za prevoz razsutega tovora in naftnih tankerjev (kodeks ESP) in Mednarodnega kodeksa za sisteme požarne varnosti (kodeks FSS).
- (6) Odbor za varstvo morskega okolja naj bi na 76. zasedanju, ki bo potekalo od 10. do 17. junija 2019, sprejel spremembe konvencije AFS.

¹ Konvencija SOLAS je začela veljati 25. maja 1980.

² Konvencija SOLAS je začela veljati 25. maja 1980.

³ Konvencija SOLAS je začela veljati 25. maja 1980.

- (7) Primerno je določiti stališče, ki se v imenu Unije zastopa na 103. zasedanju Odbora za pomorsko varnost, saj bodo lahko spremembe kodeksov STCW, ESP in FSS odločilno vplivale na vsebino prava Unije, in sicer Direktive 2008/106/ES Evropskega parlamenta in Sveta⁴, Uredbe št. 530/2012 Evropskega parlamenta in Sveta⁵ ter Direktive 2009/45/ES Evropskega parlamenta in Sveta⁶.
- (8) Spremembe dela A kodeksa STCW konvencije STCW bi pojasnile operativno raven funkcij „častnika elektrotehnika“ in uvedle skupno opredelitev izraza „visoka napetost“. Zato bi morala Unija te predloge sprememb podpreti, ker pojasnjujejo vloge ljudi, ki delajo na krovu, ter s tem zagotavljajo večjo jasnost različnih odgovornosti in nalog.
- (9) Spremembe Priloge 2 dela A Priloge B h kodeksu ESP bi inšpektorjem omogočile, da se osredotočijo na sumljiva območja za merjenje debeline tankerjev z dvojnimi trupom. Zato bi morala Unija podpreti te spremembe, ker bodo povečale varnost na morju in zmanjšale tveganje razlitja v primeru nesreč.
- (10) Spremembe poglavja 9 kodeksa FSS bi zagotovile sisteme, ki združujejo večjo varnost detektorjev požara, ki se lahko prepoznajo posamično, potrebnih za potniške ladje, z manj zapletenim in cenejšim odsekom prepoznavne osamitve napak, ki je sprejemljiv samo za tovarne ladje in balkone kabin potniških ladij. Zato bi morala Unija podpreti te spremembe, ker bodo pripeljale k boljši zaščiti oseb na krovu v primeru požara.
- (11) Primerno je določiti stališče, ki se v imenu Unije zastopa na 76. zasedanju Odbora za varstvo morskega okolja, saj bodo lahko spremembe prilog 1 in 4 konvencije AFS odločilno vplivale na vsebino prava Unije, in sicer Uredbe (EU) št. 528/2012 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. maja 2012 o dostopnosti na trgu in uporabi biocidnih proizvodov.
- (12) Spremembe prilog 1 in 4 konvencije AFS bi zagotovile splošno prepoved snovi proti obraščanju, cibutrina, katerega prodaja je v Uniji že prepovedana.
- (13) Stališče Unije izrazijo države članice Unije, ki so članice Odbora za pomorsko varnost in Odbora za varstvo morskega okolja IMO, pri čemer nastopijo skupaj –

SPREJEL NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Stališče, ki se v imenu Unije zastopa na 103. zasedanju Odbora za pomorsko varnost Mednarodne pomorske organizacije, je strinjanje:

- (a) s sprejetjem sprememb Mednarodne konvencije o standardih za usposabljanje, izdajanje spričeval in ladijsko stražarjenje pomorščakov, kot so določene v prilogah 7 in 8 k dokumentu IMO MSC 102/24;

⁴ Direktiva 2008/106/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. novembra 2008 o minimalni ravni izobraževanja pomorščakov (UL L 323, 3.12.2008, str. 33).

⁵ Uredba (EU) št. 530/2012 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. junija 2012 o pospešenem uvajanju zahtev o dvojnem trupu ali enakovrednih konstrukcijskih zahtev za tankerje z enojnim trupom (UL L 172, 30.6.2012, str. 3).

⁶ 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).

- (b) s sprejetjem sprememb Mednarodnega kodeksa o okrepljenem programu inšpekcij med pregledi ladij za prevoz razsutega tovora in naftnih tankerjev, kot so določene v Prilogi 15 k dokumentu IMO MSC 102/24, ter
- (c) s sprejetjem sprememb Mednarodnega kodeksa za sisteme požarne varnosti, kot so določene v Prilogi 20 k dokumentu IMO MSC 102/24.

Člen 2

Stališče, ki se v imenu Unije zastopa na 76. zasedanju Odbora za varstvo morskega okolja IMO, je strinjanje s sprejetjem sprememb Mednarodne konvencije o nadzoru škodljivih sistemov proti obraščanju na ladjah, kot so določene v Prilogi 7 k dokumentu IMO MEPC 75/18.

Člen 3

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

Člen 4

Ta sklep je naslovljen na države članice.

V Bruslju,

*Za Svet
Predsednik*