



Eiropas Savienības
Padome

Briselē, 2018. gada 14. septembrī
(OR. en)

12103/18

Starpiestāžu lieta:
2018/0325 (NLE)

MAR 118
OMI 48
ENV 593

PRIEKŠLIKUMS

Sūtītājs:	Direktors <i>Jordi AYET PUIGARNAU</i> kungs, Eiropas Komisijas ģenerālsekretāra vārdā
Saņemšanas datums:	2018. gada 13. septembris
Saņēmējs:	Eiropas Savienības Padomes ģenerālsekretārs <i>Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN</i> kungs
K-jas dok. Nr.:	COM(2018) 624 final
Temats:	Priekšlikums - PADOMES LĒMUMS par nostāju, kas Eiropas Savienības vārdā jāieņem Starptautiskās Jūrniecības organizācijas Jūras vides aizsardzības komitejā un Kuģošanas drošības komitejā saistībā ar Starptautiskās konvencijas par kuģu izraisīta piesārņojuma novēršanu VI pielikuma 14.1. noteikuma grozījumiem un grozījumiem 2011. gada Starptautiskajā kodeksā par uzlabotu pārbaužu programmu beramkravu kuģu un naftas tankkuģu apsekojumu laikā

Pielikumā ir pievienots dokuments COM(2018) 624 *final*.

Pielikumā: COM(2018) 624 *final*

Briselē, 13.9.2018.
COM(2018) 624 final

2018/0325 (NLE)

Priekšlikums

PADOMES LĒMUMS

par nostāju, kas Eiropas Savienības vārdā jāieņem Starptautiskās Jūrniecības organizācijas Jūras vides aizsardzības komitejā un Kuģošanas drošības komitejā saistībā ar Starptautiskās konvencijas par kuģu izraisīta piesārņojuma novēršanu VI pielikuma 14.1. noteikuma grozījumiem un grozījumiem 2011. gada Starptautiskajā kodeksā par uzlabotu pārbaužu programmu beramkravu kuģu un naftas tankkuģu apsekojumu laikā

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA PRIEKŠMETS

Šis priekšlikums attiecas uz lēmumu, ar ko paredz nostāju, kas Savienības vārdā jāieņem Starptautiskās Jūrniecības organizācijas Jūras vides aizsardzības komitejas 73. sesijā un Starptautiskās Jūrniecības organizācijas Kuģošanas drošības komitejas 100. sesijā saistībā ar *MARPOL* konvencijas VI pielikuma 14. noteikuma grozījumu un 2011. gada Starptautiskā kodeksa par uzlabotu pārbaužu programmu beramkravu kuģu un naftas tankkuģu apsekojumu laikā (*ESP* kodekss) grozījumu paredzēto pieņemšanu.

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.

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 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, apkalpes 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 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 2018. gada 22.–26. oktobrī savas 73. sesijas laikā (*MEPC 73*) pieņems *MARPOL* konvencijas VI pielikuma 14.1. noteikuma grozījumus, kas saistīti ar aizliegumu pārvadāt prasībām neatbilstīgu sadedzināšanai paredzētu degvielu, ko izmanto piedziņas vai darbību nodrošināšanai uz kuģa.

SJO 2008. gadā pieņēma rezolūciju, ar ko grozīja *MARPOL* konvencijas VI pielikumu, kurā ir 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 SOx emisijas kontroles zonās, kā arī jūras apgabalos, kas nav SOx emisijas kontroles zonās.

Tā *MARPOL* konvencijas VI pielikuma 14.1.3. noteikumā paredzēto degvielu standarta stingra izpilde, kurš stāsies spēkā 2020. gada 1. janvārī, būs svarīgs elements, lai veicinātu vispārējo sēra satura ierobežojumu 0,5 % apmērā konsekvētu īstenošanu. Paredzēto *MARPOL* konvencijas VI pielikuma grozījumu nolūks ir nodrošināt 14.1.3. noteikuma

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

rezultatīvu īstenošanu, lai ievērojami samazinātu kuģošanas SO_x un daļiņu emisijas atmosfērā.

2.4. Paredzētais SJO Kuģošanas drošības komitejas akts

Kuģošanas drošības komiteja 2018. gada 3.–7. decembrī savā 100. sesijā (*MSC 100*) pieņems grozījumu 2011. gada Starptautiskajā kodeksā par uzlabotu pārbaužu programmu beramkravu kuģu un naftas tankkuģu apsekojumu laikā (*ESP* kodekss).

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* dalībšabiedrības pārvaldības struktūra, vienotās prasības iekļauj dalībšabiedrību noteikumos un praksē viena gada laikā pēc apstiprināšanas *IACS* Vispārējās politikas grupā. Vienotās prasības ir minimālās prasības.

3. SAVIENĪBAS VĀRDĀ PIEŅEMAMĀ NOSTĀJA

3.1. MARPOL konvencijas VI pielikuma 14. noteikuma grozījumi

Jūras vides aizsardzības komitejas 71. sesijā (*MEPC 71*), kas norisinājās 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.

PPR 5, kas norisinājās Londonā 2018. gada 5.–9. februārī, izstrādāja *MARPOL* konvencijas VI pielikuma 14. noteikuma grozījumu projektu, kas aizliedz pārvadāt prasībām neatbilstīgu sadedzināšanai paredzētu degvielu, ko izmanto piedziņas 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*) ar mērķi to pieņemt *MEPC 73*.

MARPOL konvencijas VI pielikuma 14. noteikuma grozījumi ir izklāstīti SJO dokumentā *MEPC 73/3*. *MEPC 72* ziņojuma (*MEPC 72/17*) 5.43. punktā norādīts, ka grozījumus paredzēts pieņemt *MEPC 73*.

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 Londonā 2018. gada 22.–26. janvārī, tika atgādināts, ka Kuģu projektēšanas un būves apakškomitejas 4. sesijā (*SDC 4*), kas notika Londonā 2017. gada 13.–17. februārī, 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 Londonā 2018. gada 16.–25. maijā 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 izskatīja 2011. gada *ESP* kodeksa grozījumu projektu, ko *SDC 5* sagatavoja saskaņā ar procedūru, kas paredzēta kārtējo atjauninājumu izdarīšanai kodeksā. *MSC 99* apstiprināja 2011. gada *ESP* kodeksa grozījumu projektu, kas ir izklāstīts *MSC* rezolūcijas projektā, ar mērķi to pieņemt *MSC 100*.

Projekts *MSC* rezolūcijai par 2011. gada *ESP* kodeksa grozījumiem ir izklāstīts *MSC 99* ziņojuma (*MSC 99/22/Add.1*) 2. pielikumā. *MSC 99* ziņojuma (*MSC 99/22*) 10.20. punktā norādīts, ka grozījumus paredzēts pieņemt *MSC 100*.

3.3. Attiecīgie ES tiesību akti un ES kompetence

3.3.1. *MARPOL konvencijas VI pielikuma 14.1. noteikuma grozījumi*

MARPOL konvencijas VI pielikuma prasības par kuģu degvielaļļu sēra satura mazināšanu, lai samazinātu SOx emisijas, ir ieviestas ES tiesībās ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 11. maija Direktīvu (ES) 2016/802, ar ko paredz sēra satura samazināšanu konkrētiem šķidrā kurināmā veidiem.

3.3.2. *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 paātrinātās 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. Tāpēc grozījumi, kurus paredzēts pieņemt *MSC 100* un kuri ieviestu izmaiņas Pastiprinātās apsekošanas programmas kodeksā, skartu ES tiesību aktus, piemērojot Regulu (ES) Nr. 530/2012.

3.3.3. ES kompetence

MARPOL konvencijas VI pielikuma 14.1. noteikuma grozījumi ietekmētu to, kā tiek piemērota Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 11. maija Direktīva (ES) 2016/802, ar ko paredz sēra satura samazināšanu konkrētiem šķidrā kurināmā veidiem.

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

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 dalībiece vai nolīguma puse².

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*”³.

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 ietekmēt ES tiesību aktu saturu, proti, Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 11. maija Direktīvu (ES) 2016/802, ar ko paredz sēra satura samazināšanu konkrētiem šķidrā kurināmā veidiem, un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 530/2012, ar ko paredz paātrināti pakāpeniski ieviest prasību par dubultkorpusu vai līdzvērtīgu konstrukciju attiecībā uz vienkorpusa naftas tankkuģiem.

Tas notiks tāpēc, ka 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, kas saistītas ar sēra saturu, un tāpēc, ka ar Regulu (ES) Nr. 530/2012 SJO stāvokļa novērtēšanas sistēmas (CAS) piemērošana ir noteikta par obligātu un CAS mērķa sasniegšanai par rīku tiek izmantota Pastiprinātas apsekošanas programma (ESP).

Tādējādi MARPOL konvencijas VI pielikuma 14.1. noteikuma grozījumi un grozījumi 2011. gada Starptautiskajā kodeksā par uzlabotu pārbaužu programmu beramkravu kuģu un naftas tankkuģu apsekojumu laikā (ESP kodekss) var ietekmēt ES tiesību aktus, piemērojot Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 11. maija Direktīvu (ES) 2016/802, ar ko paredz sēra satura samazināšanu konkrētiem šķidrā kurināmā veidiem un Eiropas Parlamenta un

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

³ Lieta C-399/12, Vācija/Padome (OIV), ECLI: EU: C: 2014: 2258, 61.–64. punkts.

Padomes Regulu (ES) Nr. 530/2012, ar ko paredz paātrināti pakāpeniski ieviest prasību par dubultkorpusu vai līdzvērtīgu konstrukciju attiecībā uz vienkorpusa naftas tankkuģiem.

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 Starptautiskās konvencijas par kuģu izraisīta piesārņojuma novēršanu VI pielikuma 14.1. noteikuma grozījumiem un grozījumiem 2011. gada Starptautiskajā kodeksā par uzlabotu pārbaužu programmu beramkravu kuģu un naftas tankkuģu apsekojumu laikā

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) Konvencija par Starptautisko Jūrniecības organizāciju (SJO) [*skatīt Iestāžu publikāciju noformēšanas rokasgrāmatas 10.8. punktu*] 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.
- (2) 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.
- (3) 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.
- (4) Starptautiskā konvencija par kuģu izraisīta piesārņojuma novēršanu ("MARPOL konvencija") stājās spēkā 1983. gada 2. oktobrī.
- (5) 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.
- (6) Jūras vides aizsardzības komiteja 73. sesijā ("MEPC 73"), kas notiks 2018. gada 22.–26. oktobrī, pieņems MARPOL konvencijas VI pielikuma 14. noteikuma grozījumus.
- (7) Kuģošanas drošības komiteja 100. sesijā ("MSC 100"), kas notiks 2018. gada 3.–7. decembrī, pieņems grozījumus 2011. gada Starptautiskajā kodeksā par uzlabotu pārbaužu programmu beramkravu kuģu un naftas tankkuģu apsekojumu laikā ("2011. gada ESP kodekss").

- (8) Ir lietderīgi noteikt nostāju, kas Savienības vārdā jāieņem *MEPC 73*, jo *MARPOL* konvencijas VI pielikuma 14. noteikuma grozījumi varēs ietekmēt Savienības tiesību aktu saturu, proti, Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2016/802⁴.
- (9) Ir lietderīgi noteikt nostāju, kas Savienības vārdā jāieņem *MSC 100*, jo 2011. gada *ESP* kodeksa grozījumi varēs ietekmēt Savienības tiesību aktu saturu, proti, Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 530/2012⁵.
- (10) *MARPOL* konvencijas VI pielikuma 14. noteikuma grozījumiem, kuri attiecas uz aizliegumu pārvadāt prasībām neatbilstīgu sadedzināšanai paredzētu degvielleļļu, ko izmanto piedziņas vai darbību nodrošināšanai uz kuģa, būtu jānodrošina, ka stingri tiek izpildīts degvielleļļas standarts, kas noteikts *MARPOL* konvencijas VI pielikuma 14.1.3. noteikumā, kurš stāsies spēkā 2020. gada 1. janvārī.
- (11) 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 vērā nesen veiktos atjauninājumus Starptautiskās klasificēšanas sabiedrību apvienības vienoto prasību Z10. sērijā.
- (12) 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 73. sesijā, ir piekrist to Starptautiskās konvencijas par kuģu izraisīta piesārņojuma novēršanu VI pielikuma 14.1. noteikuma grozījumu pieņemšanai, kas izklāstīti SJO dokumentā MEPC 73/3.

2. pants

Nostāja, kas Savienības vārdā jāieņem SJO Kuģošanas drošības komitejas 100. sesijā, ir piekrist tam, ka tiek pieņemti tie grozījumi 2011. gada Starptautiskajā kodeksā par uzlabotu pārbaužu programmu beramkravu kuģu un naftas tankkuģu apsekojumu laikā, kuri izklāstīti SJO dokumenta MSC 99/22/Add.1 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.

3. Par nelielām izmaiņām 1. un 2. pantā minētajās nostājās vienojas bez turpmāka Padomes lēmuma.

⁴ Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 11. maija Direktīva (ES) 2016/802, ar ko paredz sēra satura samazināšanu konkrētiem šķidrā kurināmā veidiem (OV L 132, 21.5.2016., 58. lpp.).

⁵ 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 vienkorporusa naftas tankkuģiem (OV L 172, 30.6.2012., 3. lpp.).

4. pants

Šis lēmums ir adresēts dalībvalstīm.

Briselē,

*Padomes vārdā —
priekšsēdētājs*