



Vijeće
Europske unije

Bruxelles, 20. veljače 2024.
(OR. en)

6829/24

Međuinstitucijski predmet:
2024/0040(NLE)

MAR 34
OMI 24
ENV 199
CLIMA 80

PRIJEDLOG

Od:	Glavna tajnica Europske komisije, potpisala direktorica Martine DEPREZ
Datum primitka:	20. veljače 2024.
Za:	Thérèse BLANCHET, glavna tajnica Vijeća Europske unije
Br. dok. Kom.:	COM(2024) 74 final
Predmet:	Prijedlog ODLUKE VIJEĆA o stajalištu koje treba zauzeti u ime Europske unije u Međunarodnoj pomorskoj organizaciji na 81. sjednici Odbora za zaštitu morskog okoliša i 108. sjednici Odbora za pomorsku sigurnost o donošenju izmjena Međunarodne konvencije o sprečavanju onečišćenja s brodova (MARPOL), Konvencije o upravljanju balastnim vodama, Međunarodne konvencije o zaštiti ljudskih života na moru (SOLAS), Međunarodnog kodeksa o sigurnosti brodova koji koriste plinove ili goriva s niskom točkom zapaljivosti (Kodeks IGF), Međunarodnog kodeksa o poboljšanom programu inspekcija tijekom pregleda brodova za rasuti teret i tankera za ulje iz 2011. (Kodeks ESP iz 2011.), Međunarodnog kodeksa o sredstvima za spašavanje (Kodeks LSA), Međunarodnog kodeksa o sustavima za zaštitu od požara (Kodeks FFS) i Kodeksa o standardima za obuku, izdavanje svjedodžbi i obavljanje brodske straže (Kodeks STCW)

Za delegacije se u prilogu nalazi dokument COM(2024) 74 final.

Priloženo: COM(2024) 74 final



EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 20.2.2024.
COM(2024) 74 final

2024/0040 (NLE)

Prijedlog

ODLUKE VIJEĆA

o stajalištu koje treba zauzeti u ime Europske unije u Međunarodnoj pomorskoj organizaciji na 81. sjednici Odbora za zaštitu morskog okoliša i 108. sjednici Odbora za pomorsku sigurnost o donošenju izmjena Međunarodne konvencije o sprečavanju onečišćenja s brodova (MARPOL), Konvencije o upravljanju balastnim vodama, Međunarodne konvencije o zaštiti ljudskih života na moru (SOLAS), Međunarodnog kodeksa o sigurnosti brodova koji koriste plinove ili goriva s niskom točkom zapaljivosti (Kodeks IGF), Međunarodnog kodeksa o poboljšanom programu inspekcija tijekom pregleda brodova za rasuti teret i tankera za ulje iz 2011. (Kodeks ESP iz 2011.), Međunarodnog kodeksa o sredstvima za spašavanje (Kodeks LSA), Međunarodnog kodeksa o sustavima za zaštitu od požara (Kodeks FFS) i Kodeksa o standardima za obuku, izdavanje svjedodžbi i obavljanje brodske straže (Kodeks STCW)

OBRAZLOŽENJE

1. PREDMET PRIJEDLOGA

Ovaj se Prijedlog odnosi na odluku o utvrđivanju stajališta koje treba zauzeti u ime Unije na 81. sjednici Odbora za zaštitu morskog okoliša Međunarodne pomorske organizacije (81. sjednica MEPC-a), koja bi se trebala održati od 18. do 22. ožujka 2024., i na 108. sjednici Odbora za pomorsku sigurnost Međunarodne pomorske organizacije (108. sjednica MSC-a), koja bi se trebala održati od 15. do 24. svibnja 2024.

Predviđeno je da će se na 81. sjednici MEPC-a donijeti izmjene:

- (1) članka V. Protokola I. uz Međunarodnu konvenciju o sprečavanju onečišćenja s brodova (Konvencija MARPOL);
- (2) Priloga VI. Konvenciji MARPOL; i
- (3) Konvencije o upravljanju balastnim vodama.

Predviđeno je da će se na 108. sjednici MSC-a donijeti izmjene:

- (4) poglavlja II.-1, II.-2 i V. Međunarodne konvencije o zaštiti ljudskih života na moru iz 1974. (Konvencija SOLAS);
- (5) Međunarodnog kodeksa o sigurnosti brodova koji koriste plinove ili goriva s niskom točkom zapaljivosti (Kodeks IGF);
- (6) Međunarodnog kodeksa o poboljšanom programu inspekcija tijekom pregleda brodova za rasuti teret i tankera za ulje iz 2011. (Kodeks ESP iz 2011.);
- (7) Međunarodnog kodeksa o sredstvima za spašavanje (Kodeks LSA);
- (8) Međunarodnog kodeksa o sustavima za zaštitu od požara (Kodeks FSS); i
- (9) odjeljka A-VI/1 Kodeksa o standardima za obuku, izdavanje svjedodžbi i obavljanje brodske straže (Kodeks STCW).

2. KONTEKST PRIJEDLOGA

2.1. Konvencija o Međunarodnoj pomorskoj organizaciji

Konvencijom o Međunarodnoj pomorskoj organizaciji (IMO) osnovana je ta organizacija. IMO služi kao forum za suradnju u području regulative i prakse u pogledu tehničkih pitanja svih vrsta koja utječu na pomorski promet u međunarodnoj trgovini. Uz to, cilj mu je poticati opće prihvaćanje najviših mogućih standarda u pitanjima pomorske sigurnosti, učinkovitosti navigacije i sprečavanja i kontrole onečišćenja mora s brodova, uz promicanje ravnopravnih uvjeta te rješavati povezana administrativna i pravna pitanja.

Konvencija je stupila na snagu 17. ožujka 1958.

Sve države članice stranke su Konvencije. Unija nije stranka Konvencije.

Sve države članice EU-a stranke su Međunarodne konvencije o sprečavanju onečišćenja s brodova (Konvencija MARPOL) iz 1973., koja je stupila na snagu 2. listopada 1983., i Priloga VI., koji je stupio na snagu 18. svibnja 2005. Unija nije stranka Konvencije MARPOL.

Sve države članice stranke su i Međunarodne konvencije o zaštiti ljudskih života na moru (Konvencija SOLAS) iz 1974., koja je stupila na snagu 25. svibnja 1980. Unija nije stranka Konvencije SOLAS.

2.2. Međunarodna pomorska organizacija

Međunarodna pomorska organizacija (IMO) specijalizirana je agencija Ujedinjenih naroda nadležna za sigurnost i zaštitu pomorskog prometa te sprečavanje pomorskog onečišćenja s brodova. To je globalna institucija koja postavlja standarde u području sigurnosti, zaštite i utjecaja na okoliš u međunarodnom pomorskom prometu. Glavna joj je uloga stvaranje pravednog i djelotvornog regulatornog okvira za pomorski sektor koji je univerzalno prihvaćen i univerzalno se primjenjuje.

U IMO se mogu učlaniti sve države, i sve države članice EU-a članice su IMO-a. Odnosi između EU-a i IMO-a prvenstveno se temelje na Dogovoru o suradnji i međusobnoj pomoći Međuvladine pomorske savjetodavne organizacije (IMCO) i Komisije Europskih zajednica iz 1974.

Odbor za pomorsku sigurnost IMO-a (MSC) sastoji se od svih članica IMO-a i sastaje najmanje jedanput godišnje. Razmatra sva pitanja iz djelokruga Organizacije koja se odnose na navigacijska pomagala, gradnju i opremu plovila, broj članova posade s gledišta sigurnosti, pravila za sprečavanje sudara, postupanje s opasnim teretom, postupke i zahtjeve koji se odnose na pomorsku sigurnost, hidrografske podatke, brodske dnevnike i navigacijske zapise, istraživanje pomorskih nesreća, spašavanje te sva druga pitanja koja izravno utječu na pomorsku sigurnost.

Odbor za zaštitu morskog okoliša IMO-a (MEPC) također se sastoji od svih članica IMO-a i sastaje najmanje jedanput godišnje. Rješava pitanja povezana s okolišem koja pripadaju u djelokrug Organizacije, a odnose se na sprečavanje i kontrolu onečišćenja s brodova kako su obuhvaćeni Konvencijom MARPOL, uključujući naftu, prijevoz kemikalija u rasutom stanju, otpadne vode, otpad i emisije s brodova u zrak, među ostalim emisije onečišćujućih tvari i stakleničkih plinova. Među drugim obuhvaćenim pitanjima su upravljanje balastnim vodama, sustavi protiv obrastanja, recikliranje brodova, pripravnost i intervencije u slučaju onečišćenja te utvrđivanje posebnih područja i posebno osjetljivih morskih područja.

Odbor za pomorsku sigurnost i Odbor za zaštitu morskog okoliša IMO-a osiguravaju instrumente za izvršavanje svih dužnosti koje im povjeravaju Konvencija IMO-a, Skupština IMO-a ili Vijeće IMO-a, kao i svih dužnosti iz prethodno navedenog djelokruga koje im mogu biti dodijeljene bilo kojim drugim međunarodnim instrumentom ili u okviru njega, a koje je IMO prihvatio. Odluke Odbora za pomorsku sigurnost i Odbora za zaštitu morskog okoliša te njihovih pomoćnih tijela donose se većinom glasova članova.

2.3. Predviđeni akti Odbora za zaštitu morskog okoliša IMO-a

Odbor za zaštitu morskog okoliša na svojoj 81. sjednici od 18. do 22. ožujka 2024. treba donijeti izmjene: članka V. Protokola I. uz Konvenciju MARPOL, Priloga VI. Konvenciji MARPOL i Konvencije o upravljanju balastnim vodama.

Svrha je predviđenih izmjena članka V. Protokola I. uz Konvenciju MARPOL revidirati postupke izvješćivanja o gubitku kontejnera kako bi se izbjeglo dvostruko izvješćivanje.

Svrha je predviđenih izmjena Priloga VI. Konvenciji MARPOL koje se odnose na goriva s niskom točkom zapaljivosti i druga pitanja povezana s gorivom ukloniti zahtjev za ispitivanje i uključivanje informacija o plamištu u dostavnicu za goriva kad je riječ o gorivima s niskom točkom zapaljivosti, koji nije bio u skladu s nedavnim izmjenama poglavlja II.-2 Konvencije SOLAS donesenima na 106. sjednici MSC-a. Kad je riječ o izmjenama u pogledu pristupačnosti podataka u bazi podataka IMO-a o potrošnji goriva brodova (IMO DCS) i o uključivanju podataka o obavljenom prijevozu i veće razine granularnosti u sustav IMO DCS, svrha je optimizirati upotrebu sustava DCS radi donošenja politika za dekarbonizaciju pomorskog prometa.

Svrha je predviđenih izmjena Konvencije o upravljanju balastnim vodama promicanje upotrebe elektroničkih brodarskih knjižica u skladu s tom konvencijom.

2.4. Predviđeni akti Odbora za pomorsku sigurnost IMO-a

Odbor za pomorsku sigurnost na svojoj 108. sjednici od 15. do 24. svibnja 2024. treba donijeti izmjene: poglavlja II.-1, II.-2 i V. Konvencije SOLAS, Kodeksa IGF, Kodeksa ESP iz 2011., Kodeksa LSA, Kodeksa FSS i odjeljka A-VI/1 Kodeksa STCW.

Svrha je predviđenih izmjena poglavlja II.-1, II.-2 i V. Konvencije SOLAS iz 1974. zajamčiti sigurno tegljenje brodova odnosno poboljšati zaštitu od požara putničkih brodova, uključujući ro-ro putničke brodove, te pojednostaviti obradu izvješća o gubitku kontejnera.

Svrha je predviđenih izmjena Kodeksa IGF poboljšati sigurnost brodova, uključujući putničke brodove, koji upotrebljavaju prirodni plin kao gorivo.

Svrha je predviđenih izmjena Kodeksa ESP iz 2011. pojasniti postupke za odobravanje i certificiranje poduzeća koje se bavi mjerenjem debljine konstrukcija trupa.

Svrha je predviđenih izmjena Kodeksa LSA promicati pomorsku sigurnost tako da se revidira brzina spuštanja za plovila za preživljavanje i brodice za prikupljanje na putničkim brodovima, osiguraju odgovarajuća svojstva prsluka za spašavanje u vodi radi sigurnosti pomoraca i povećaju sigurnosni standardi sustava s jednostrukim užetom za zavješanje i kukom za otpuštanje pod opterećenjem.

Svrha je predviđenih izmjena Kodeksa FSS poboljšati zaštitu od požara putničkih brodova, a posebno ro-ro putničkih brodova.

Svrha je predviđenih izmjena odjeljka A-VI/1 Kodeksa STCW zajamčiti sigurno radno mjesto za pomorce.

3. STAJALIŠTE KOJE TREBA ZAUZETI U IME UNIJE NA 81. SJEDNICI ODBORA ZA ZAŠTITU MORSKOG OKOLIŠA

3.1. Izmjene članka V. Protokola I. uz Međunarodnu konvenciju o sprečavanju onečišćenja s brodova (Konvencija MARPOL)

MSC se na svojoj 103. sjednici složio da će u svoj sljedeći dvogodišnji program uvrstiti cilj „razvoj mjera u vezi s otkrivanjem i obveznim izvješćivanjem o kontejnerima izgubljenima na moru koje mogu poboljšati pozicioniranje, praćenje i vađenje takvih kontejnera”, pri čemu su potrebne dvije sjednice kako bi se obradila ta točka, a Pododbor za prijevoz tereta i kontejnera (CCC) imenovan je kao koordinacijsko tijelo.

Na 8. sjednici CCC-a postignut je dogovor o osnivanju Radne skupine za razvoj mjera u vezi s otkrivanjem i obveznim izvješćivanjem o kontejnerima izgubljenima na moru te joj je naloženo, uzimajući u obzir primjedbe i odluke donesene na plenarnoj sjednici, da, među ostalim, pripremi nacrt izmjena članka V. Protokola I. uz Konvenciju MARPOL, na temelju podneska EU-a (CCC 8/11/1).

Nakon razmatranja izvješća radne skupine na 8. sjednici CCC-a dogovoren je nacrt izmjena članka V. Protokola I. uz Konvenciju MARPOL kako bi ih MEPC paralelno donio.

Stajalište Unije bilo je da se aktivno podupru te izmjene jer su bile uključene u podnesak EU-a (CC 8/11/1 (Australija i dr.)).

Nakon što je konstatirao da je MSC na 107. sjednici odobrio povezane nacrt izmjena poglavlja V. Konvencije SOLAS, MEPC je na 80. sjednici odobrio nacrt izmjena članka V. Protokola I. uz Konvenciju MARPOL kako bi ih se donijelo na 81. sjednici MEPC-a.

Stajalište Unije bilo je da se aktivno podrži nacrt izmjena uz uvjet da se na 107. sjednici MSC-a odobre povezani nacrti izmjena poglavlja V. Konvencije SOLAS.

Unija bi stoga trebala podržati te izmjene jer je važno da se uvede jedinstveni sustav izvješćivanja o gubitku kontejnera kako bi se izbjegli dvostruki zahtjevi za podnošenje i izbjegla zabuna, što podrazumijeva rizik da se ne prijavi gubitak kontejnera na moru.

3.2. Izmjene Priloga VI. Konvenciji MARPOL

U pogledu izmjena Priloga VI. Konvenciji MARPOL koje se odnose na goriva s niskom točkom zapaljivosti i druga pitanja povezana s gorivom:

Nakon što je Rezolucijom MEPC.362(79) donio izmjene Priloga VI. Konvenciji MARPOL radi dodavanja plamišta u informacije koje treba uključiti u dostavnicu za gorivo, MEPC je na 79. sjednici pozvao je zainteresirane države članice i međunarodne organizacije da podnesu prijedloge za 80. sjednicu MEPC-a, a posebno je istaknuo utvrđivanje izuzeća za goriva s niskom točkom zapaljivosti iz pravila 18.4. Priloga VI. Konvenciji MARPOL, kako bi se to pitanje riješilo u okviru postojećeg cilja 3.7. (MEPC 79/15, stavak 3.37).

Nakon što je uzeo u obzir izvješće Radne skupine za onečišćenje zraka i energetske učinkovitost, MEPC je na 80. sjednici odobrio nacrt izmjena pravila 2., 14. i 18. te Dodatka I. Prilogu VI. Konvenciji MARPOL kako bi ih se donijelo na 81. sjednici MEPC-a.

Stajalište Unije bilo je da se rasprava o izmjenama uputi radnoj skupini za onečišćenje zraka kako bi se te izmjene moglo detaljno razmotriti.

Stajalište Unije trebalo bi biti da se podrže te izmjene kako bi se uklonio zahtjev za ispitivanje i uključivanje informacija o plamištu u dostavnicu za gorivo kad je riječ gorivima s niskom točkom zapaljivosti, koji nije bio u skladu s nedavnim izmjenama poglavlja II.-2 Konvencije SOLAS donesenima na 106. sjednici MSC-a.

U pogledu izmjena Priloga VI. Konvenciji MARPOL koje se odnose na pristupačnost podataka u bazi podataka IMO-a o potrošnji goriva brodova (IMO DCS) i na uključivanje podataka o obavljenom prijevozu i veće razine granularnosti u sustav IMO DCS:

Na 78. sjednici MEPC je odobrio posebnu skupinu za rad na reviziju sustava IMO-a za prikupljanje podataka o potrošnji goriva na brodovima i pozvao zainteresirane države članice i međunarodne organizacije da podnesu konkretne prijedloge na jednoj od budućih sjednica skupine ISWG-GHG (dokument MEPC 78/17, točka 7.120.).

Slijedom toga, radna skupina za stakleničke plinove u razdoblju između sjednica (ISWG-GHG) na 13. sjednici raspravljala je o prijedlogu podnesenom u dokumentu ISWG-GHG 13/7 (Austrija i dr.) o izmjeni sustava IMO DCS i razmatrala moguće buduće promjene IMO-ova modula za izvješćivanje GISIS, uključujući dodatne parametre izvješćivanja i veću transparentnost.

Na 79. sjednici MEPC-a iskazana je velika potpora prijedlogu o uključivanju podataka o obavljenom prijevozu, mogućoj upotrebi inovativnih tehnologija i razini granularnosti dostavljenih podataka te je, u skladu s time, ISWG-GHG zadužen da na svojoj 14. sjednici dodatno razmotri nacrt izmjena Dodatka IX. Prilogu VI. Konvenciji MARPOL na temelju Priloga 1. dokumentu ISWG-GHG 13/7, a supokrovitelji dokumenta ISWG-GHG 13/7 pozvani su da se savjetuju s delegacijama koje su izrazile zabrinutost kako bi razradili mogući revidirani prijedlog.

ISWG-GHG je na 14. sjednici primio je na znanje nekoliko podnesaka i pozvao MEPC da na 80. sjednici:

1. uvaži da je u okviru Skupine izražena velika potpora uključivanju podataka o obavljenom prijevozu i veće razine granularnosti poslanih podataka u sustav IMO-a za prikupljanje podataka o potrošnji goriva na brodovima,
2. uzme u obzir izraženu zabrinutost zbog različitih pitanja, kao što su nedorađenost i vremenski okvir predloženih izmjena, sklonost pretjeranom kompliciranju mehanizma CII, pristupačnost podataka i transparentnost te da Skupina nije mogla donijeti zaključak o tim pitanjima, i
3. proslijedi prijedloge iz dokumenata ISWG-GHG 14/4, ISWG-GHG 14/4/1, ISWG-GHG 14/4/2, kao i skup predloženih izmjena navedenih u Prilogu 3. dokumentu MEPC 80/WP.6, Radnoj skupini za onečišćenje zraka i energetske učinkovitost za koju se očekuje da će biti osnovana na 80. sjednici MEPC-a radi daljnjeg razmatranja s ciljem finalizacije, uzimajući u obzir primjedbe iznesene na toj sjednici.

Skupina je napomenula da se to pitanje neće ponovno razmotriti na 15. sjednici Radne skupine za smanjenje emisija stakleničkih plinova te da bi svaki daljnji dokument o tom pitanju trebalo podnijeti MEPC-u na njegovoj 80. sjednici.

Na 80. sjednici MEPC-a osnovana je Radna skupina za onečišćenje zraka i energetske učinkovitost kako bi se raspravljalo o nekoliko tema, uključujući predložene izmjene Priloga VI. Konvenciji MARPOL o reviziji sustava IMO-a za prikupljanje podataka o potrošnji goriva na brodovima, na temelju Priloga 3. dokumentu MEPC 80/WP.6, s ciljem finalizacije nacrt izmjena Priloga VI. Konvenciji MARPOL na toj sjednici.

MEPC je na 80. sjednici odobrio je nacrt izmjena Priloga VI. Konvenciji MARPOL s ciljem njihova donošenja na 81. sjednici MEPC-a.

Stajalište Unije trebalo bi biti da se podrže te izmjene jer se njima optimizira upotreba sustava za prikupljanje podataka radi donošenja politika za dekarbonizaciju pomorskog prometa i ujedno su kompromis između šireg pristupa podacima sustava IMO DCS i njihove kontrole od strane Tajništva IMO-a. S jedne strane, analitičkim konzultantskim društvima i istraživačkim subjektima odobrava se pristup podacima DCS-a ovisno o odobrenju Tajništva IMO-a, a s druge strane, svakom društvu omogućuje se da javnosti dobrovoljno otkrije podatke iz DCS-a o svojim brodovima.

3.3. Izmjene Konvencije o upravljanju balastnim vodama

Na 80. sjednici MEPC-a osnovana je Skupina za reviziju balastnih voda. Zatraženo je, među ostalim, da razmotri predložene smjernice za upotrebu elektroničkih brodarskih knjižica u skladu s Konvencijom o upravljanju balastnim vodama koje se nalaze u prilogu dokumentu MEPC 79/4/10 te da u skladu s time savjetuje Odbor i ovisno o ishodu razmatranja predloženih smjernica za upotrebu elektroničkih brodarskih knjižica u skladu s Konvencijom o upravljanju balastnim vodama, da razmotri predložene posljedične izmjene Konvencije o upravljanju balastnim vodama iz dokumenta MEPC 79/4/9 te da u skladu s time savjetuje Odbor.

Radna skupina dovršila je nacrt smjernica za upotrebu elektroničkih brodarskih knjižica u skladu s Konvencijom o upravljanju balastnim vodama te je pozvala MEPC da na svojoj 80. sjednici donese nacrt rezolucije MEPC-a o smjernicama za upotrebu elektroničkih brodarskih knjižica u skladu s Konvencijom o upravljanju balastnim vodama. U vezi s dovršetkom nacrt smjernica ta se skupina bavila i nekim pitanjima koja proizlaze iz predloženih posljedičnih izmjena pravila A-1 i B-2 Konvencije, a odnose se na postojeće elektroničke brodarske knjižice koje možda nisu usklađene sa smjernicama i na provjeru upisa koju provodi zapovjednik.

Nakon toga na 80. sjednici MEPC-a razmotreni su i odobreni nacrti izmjena pravila A-1 i B-2 Konvencije o upravljanju balastnim vodama u pogledu upotrebe elektroničkih brodarskih knjižica u skladu s tom konvencijom, s ciljem njihova donošenja na 81. sjednici MEPC-a.

Stajalište Unije trebalo bi biti da podrži te izmjene jer je vođenje elektroničkih brodarskih knjižica u skladu s Konvencijom o upravljanju balastnim vodama korak bliže digitalizaciji.

4. STAJALIŠTE KOJE TREBA ZAUZETI U IME UNIJE NA 108. SJEDNICI ODBORA ZA POMORSKU SIGURNOST

4.1. Izmjene poglavlja II.-1, II.-2 i V. Međunarodne konvencije o zaštiti ljudskih života na moru iz 1974. (SOLAS)

U pogledu izmjena poglavlja II.-1 Konvencije SOLAS iz 1974.:

Na 103. sjednici MSC-a dogovoreno je da se Pododboru za projektiranje i gradnju brodova (SDC) povjeri novi cilj „priprema izmjena pravila II-1/3-4 Konvencije SOLAS radi primjene zahtjeva za opremu za tegljenje tankera u slučaju nužde na druge vrste brodova”, s ciljem dovršenja 2023.

Na 8. sjednici SDC-a Unija je zajedno s Australijom, Kanadom, Marokom, Novim Zelandom i Vanuatuom dostavila dokument SDC 8/12/1 u prilog toj točki dnevnog reda u kojoj se predlaže proširenje područja primjene pravila II-1/3-4 stavka 1. Konvencije SOLAS (trenutačno se primjenjuje samo na tankere čija nosivost nije manja od 20 000 tona) na sve nove brodove osim tankera bruto tonaže 20 000 tona i više. S druge strane, Kina (SDC 8/12) je predložila izmjenu pravila II-1/3-4 Konvencije SOLAS koje se primjenjuje na brodove osim tankera bruto tonaže veće od 150 000 tona.

Predsjednik je istaknuo da su dva podneska u okviru te točke dnevnog reda previše različita. Stoga bi, s obzirom na nedostatak vremena, bilo najbolje da se rasprava odgodi za 9. sjednicu SDC-a.

Na 9. sjednici SDC-a osnovana je Stručna skupina za primjenu opreme za tegljenje tankera u slučaju nužde na druge vrste brodova te joj je naloženo da, uzimajući u obzir primjedbe i odluke donesene na plenarnoj sjednici, dovrši nacрте izmjena pravila II-1/3-4 Konvencije SOLAS na temelju dokumenta SDC 8/12/1. Nakon rasprave i s obzirom na to da je velika većina dala potporu prijedlogu iz dokumenta SDC 8/12/1, Pododbor se složio s graničnom vrijednošću bruto tonaže od 20 000 GT i više za nove brodove koji zahtijevaju rješenja za tegljenje u slučaju nužde. Pododbor je pozvao MSC da na 107. sjednici odobri nacrt izmjena pravila II-1/3-4 Konvencije SOLAS s ciljem naknadnog donošenja (SDC 9/16, Prilog 9.).

Stajalište Unije bilo je da se podrže izmjene koje je Unija predložila za pravilo II-1/3-4 Konvencije SOLAS, odnosno da se proširi područje primjene pravila II-1/3-4 stavka 1. Konvencije SOLAS (koje se trenutačno se primjenjuje samo na tankere čija nosivost nije manja od 20 000 tona) na sve nove brodove osim tankera bruto tonaže 20 000 tona i više.

Na 107. sjednici MSC-a odobreni su nacrti izmjena pravila II-1/3-4 Konvencije SOLAS koje se odnose na nove zahtjeve za sve nove brodove, osim tankera čija nosivost nije manja od bruto tonaže od 20 000 GT koji trebaju biti opremljeni rješenjima za tegljenje u slučaju nužde, s ciljem donošenja na 108. sjednici MSC-a.

Stajalište Unije trebalo bi biti da podrži te izmjene kako bi se znatno povećala sigurnost i zajamčilo da se svi novi brodovi, osim tankera, od 20 000 tona bruto tonaže i više, mogu sigurno tegliti u slučaju nužde.

U pogledu izmjena poglavlja II.-2 Konvencije SOLAS iz 1974. o zaštiti od požara, posebno na putničkim brodovima, a posebno:

sprečavanje požara i eksplozije – pravilo 4.:

Na 105. sjednici MSC-a odobreni su, a na 106. sjednici doneseni nacrti izmjena poglavlja II.-2 Konvencije SOLAS u vezi s dobavljačima tekućeg goriva koji nisu ispunili zahtjeve u pogledu plamišta, mjerama protiv dobavljača tekućeg goriva za koje je utvrđeno da isporučuju tekuće gorivo koje ne ispunjava minimalne zahtjeve u pogledu plamišta te dokumentacijom plamišta stvarne serije goriva tijekom skladištenja.

Na 105. sjednici MSC-a odobreni su i ažurirani akcijski plan i osnivanje Skupine za korespondenciju za razvoj daljnjih mjera za poboljšanje sigurnosti brodova u vezi s upotrebom goriva, za izvješćivanje 107. Odbora za pomorsku sigurnost, za nastavak izrade nacrti smjernica za brodove kako bi se riješile situacije u kojima imaju indikativne rezultate ispitivanja koji upućuju na to da isporučeno tekuće gorivo možda nije u skladu sa zahtjevima u pogledu plamišta.

Skupina za korespondenciju složila se da će nastaviti raditi na općem zahtjevu Konvencije SOLAS da tekuće gorivo ne bi smjelo ugroziti sigurnost broda, slično pravilu 18.3.1.1.3 Priloga VI. Konvenciji MARPOL, na temelju Priloga 3. dokumentu MSC 107/6. Skupina je također raspravljala o zabrinutosti izraženoj na plenarnoj sjednici u vezi s upućivanjem na „štetno za osoblje”. Nakon što je primila na znanje da se pojam „štetno za osoblje” upotrebljava u Prilogu VI. Konvenciji MARPOL, Skupina je pristala upotrebljavati isti pojam u nacrtu izmjena Konvencije SOLAS. Naposljetku, Skupina se složila da će pripremiti nacrt novog pravila II-2/4.2.1.9. Konvencije SOLAS, kako je navedeno u Prilogu 3. dokumentu MSC 107/WP.10, za odobrenje Odbora i naknadno donošenje.

Na 107. sjednici MSC-a odobreni su nacrti izmjena pravila II-2/4 Konvencije SOLAS u vezi s parametrima tekućeg goriva koji nisu plamište, s ciljem njihova donošenja na 108. sjednici MSC-a.

Stajalište Unije na 107. sjednici MSC-a bilo je da se nastavi rasprava o radu unutar radne skupine jer skupina za korespondenciju nije dovršila taj rad.

Stajalište Unije trebalo bi biti da podrži te izmjene jer će se njima povećati sigurnost upotrebe tekućeg goriva, posebno na putničkim brodovima.

Sprečavanje požara i posebni zahtjevi – pravila 7., 9., 20. i 23.:

Na 97. sjednici MSC-a postignut je dogovor o novom cilju koji je EU predložio u vezi s požarima na ro-ro palubama putničkih brodova na temelju studije o nesrećama do kojih dolazi na ro-ro putničkim brodovima, u kojoj je utvrđeno 14 područja mogućih intervencija za poboljšanje i izmjenu instrumenata.

Na 6. sjednici Pododbora za brodske sustave i opremu (SSE) uspješno je dovršen nacrt privremenih smjernica, koji je uključivao nekoliko prijedloga koji su bili izravni rezultat dviju studija FIRESAFE. Osim toga, na 6. sjednici SSE-a ostvaren je dobar napredak u izradi nacrti izmjena revidiranih smjernica za održavanje i pregled protupožarnih sustava i uređaja (MSC.1/Circ.1432).

Na 8. sjednici SSE-a dodatno je razrađen nacrt izmjena poglavlja II.-2 Konvencije SOLAS i Kodeksa FSS za nove i postojeće ro-ro putničke brodove te je ponovno osnovana Skupina za korespondenciju o zaštiti od požara kako bi se intenzivirao rad između sjednica, s mandatom utvrđenim u stavku 6.26 dokumenta SSE 8/20, te je Skupini naloženo da podnese izvješće toj sjednici.

Na 9. sjednici SSE-a postignut je dogovor o nacrtu izmjena poglavlja II.-2 Konvencije SOLAS o zaštiti od požara na ro-ro putničkim brodovima, kako je navedeno u Prilogu 5. dokumentu SSE 9/20, s ciljem odobrenja na 107. sjednici MSC-a i naknadnog donošenja na 108. sjednici MSC-a.

Na 9. sjednici SSE-a također je napomenuto da je Skupina razmatrala otkrivanje požara unutar upravljačkih stanica i udaljenih servisnih prostorija na teretnim brodovima te je dogovoreno da bi pojam „središnja upravljačka stanica pod stalnim nadzorom posade”, kako je predloženo u izvješću Skupine za korespondenciju (SSE 9/6), trebalo zamijeniti izrazom „sve upravljačke stanice i kontrolne prostorije za teret”. Nakon toga Pododbor se dogovorio o nacrtu izmjena poglavlja II.-2/7.5.5 Konvencije SOLAS, kako je navedeno u Prilogu 5. dokumentu SSE 9/20, s ciljem odobrenja na 107. sjednici MSC-a i donošenja na 108. sjednici MSC-a.

Stajalište Unije na 9. sjednici SSE-a bilo je da se općenito podrži izvješće Skupine za korespondenciju o zaštiti od požara (SSE 9/6) i predloži da se taj dokument i dokument SSE 9/6/1 (Japan) upute radnoj skupini za zaštitu od požara radi daljnje detaljne rasprave da bi se na toj sjednici finalizirale izmjene poglavlja II.-2 Konvencije SOLAS i Kodeksa FSS.

Na 107. sjednici MSC-a odobren je nacrt izmjena poglavlja II.-2 Konvencije SOLAS o zaštiti od požara na ro-ro putničkim brodovima iz stavka 14.16.2. izvješća sa 107. sjednice MSC-a (MSC 107/20) i Priloga 33. dokumentu MSC 107/20/Add. 1., s ciljem donošenja na 108. sjednici MSC-a.

Stajalište Unije na 107. sjednici MSC-a bilo je da se podrži nacrt izmjene poglavlja II.-2 Konvencije SOLAS, ali uzimajući u obzir izmjene koje je predložio Japan (MSC 107/14/4).

Stajalište Unije trebalo bi biti da se podrže te izmjene jer će one poboljšati standarde protupožarne zaštite putničkih brodova, posebno ro-ro putničkih brodova, i uvelike pridonijeti sigurnosti ljudskih života na moru.

U pogledu izmjena poglavlja V. Konvencije SOLAS iz 1974. o sigurnosti plovidbe – pravila 31. i 32.

MSC se na svojoj 103. sjednici složio da će u svoj sljedeći dvogodišnji program uvrstiti cilj „razvoj mjera u vezi s otkrivanjem i obveznim izvješćivanjem o kontejnerima izgubljenima na moru koje mogu poboljšati pozicioniranje, praćenje i vađenje takvih kontejnera”, pri čemu su potrebne dvije sjednice kako bi se obradila ta točka, a Pododbor za prijevoz tereta i kontejnera (CCC) imenovan je kao koordinacijsko tijelo.

Na 8. sjednici CCC-a postignut je dogovor o osnivanju Radne skupine za razvoj mjera u vezi s otkrivanjem i obveznim izvješćivanjem o kontejnerima izgubljenima na moru te joj je naloženo, uzimajući u obzir primjedbe i odluke donesene na plenarnoj sjednici, da, među ostalim, pripremi nacrt izmjena poglavlja V. Konvencije SOLAS, na temelju podneska EU-a (CCC 8/11/1).

Na 8. sjednici CCC-a finalizirani su i dogovoreni nacrti izmjena poglavlja V. Konvencije SOLAS, kako je navedeno u Prilogu 7. dokumentu CCC 8/18, radi podnošenja na odobrenje na 107. sjednici MSC-a i naknadnog donošenja. Pododbor je ujedno potvrdio stajalište radne skupine da bi nacrt izmjena trebao stupiti na snagu 1. siječnja 2026., pod uvjetom da se izmjene donesu prije 1. srpnja 2024. u skladu s *ad hoc* srednjoročnim ciklusom izmjena dogovorenim na 104. sjednici MSC-a (CCC 8/WP.5, stavak 18.).

Stajalište Unije na 8. sjednici CCC-a bilo je da se aktivno podrži prijedlog iz dokumenta CCC 8/11/1 (Australija i dr.) i predloži da se taj prijedlog, zajedno s dokumentima CCC 8/INF.7 (Nizozemska) i CCC 8/INF.9 (Francuska), uputi na tehničku raspravu u radnoj skupini za

razvoj mjera u vezi s otkrivanjem i obveznim izvješćivanjem o kontejnerima izgubljenima na moru.

Na 107. sjednici MSC-a odobreni su nacrti izmjena poglavlja V. Konvencije SOLAS u vezi s izvješćivanjem o gubitku kontejnera, s ciljem njihova donošenja na 108. sjednici MSC-a.

Unija bi trebala podržati te izmjene jer će se njima pojednostavniti obrada izvješća o gubitku kontejnera, a time i ispuniti regulatorne obveze, uvesti obveza izvješćivanja države zastave IMO-u, povećati sigurnost plovidbe i spriječiti onečišćenje.

4.2. Izmjene Međunarodnog kodeksa o sigurnosti brodova koji koriste plinove ili goriva s niskom točkom zapaljivosti (Kodeks IGF)

Na 8. sjednici CCC-a postignut je dogovor o osnivanju Radne skupine za izmjene Kodeksa IGF i reviziju Međunarodnog kodeksa za gradnju i opremanje brodova za prijevoz ukapljenih plinova u različenom stanju (Kodeks IGC) te joj je naloženo da, uzimajući u obzir primjedbe i odluke donesene na plenarnoj sjednici, dovrši nekoliko nacrti izmjena Kodeksa IGF.

Na 8. sjednici CCC-a dogovoreni su nacrti izmjena Kodeks IGF, kako je navedeno u Prilogu 3. dokumentu CCC 8/18, radi podnošenja na odobrenje na 107. sjednici MSC-a i naknadnog donošenja. U tom je kontekstu Pododbor podržao preporuku Radne skupine za izdavanje okružnice MSC-a o ranoj provedbi nacrti izmjena stavaka 4.2.2. i od 8.4.1. do 8.4.3. Kodeksa IGF, ako budu doneseni na 108. sjednici MSC-a (CCC 8/WP.4, stavak 14.).

Stajalište Unije na 8. sjednici CCC-a bilo je da se podrži osnivanje radne skupine za finalizaciju izmjena Kodeksa IGF iz izvješća Skupine za korespondenciju (CCC 8/3) i razmatranje dokumenata CCC 8/3/1 – 3 (IACS) i CCC 8/3/4 (Republika Koreja) te radne skupine za razvoj sigurnosnih odredaba za nova alternativna goriva, posebno kako bi se dovršio nacrt privremenih smjernica za brodove koji upotrebljavaju UNP goriva i dodatno razradio nacrt privremenih smjernica za brodove koji upotrebljavaju vodik kao gorivo.

Na 107. sjednici MSC-a odobreni su nacrti izmjena Kodeksa IGF kako bi ih se donijelo na 108. sjednici MSC-a, zajedno s okružnicom MSC-a o ranoj provedbi nacrti izmjena stavaka 4.2.2. i od 8.4.1. do 8.4.3. Kodeksa IGF.

Unija bi trebala podržati te izmjene jer će poboljšati sigurnost brodova, uključujući putničke brodove, koji upotrebljavaju prirodni plin kao gorivo.

4.3. Izmjene Međunarodnog kodeksa o poboljšanom programu inspekcija tijekom pregleda brodova za rasuti teret i tankera za ulje iz 2011. (Kodeks ESP iz 2011.)

Na 106. sjednici MSC-a donesene su izmjene dijelova A i B priloga A i B Kodeksa ESP iz 2011., koje je na 8. sjednici pripremio SDC u skladu s postupkom za redovito ažuriranje Kodeksa dogovorenim na 92. sjednici MSC-a, u okviru kojeg se redovita ažuriranja Kodeksa ESP iz 2011. izuzimaju iz četverogodišnjeg ciklusa za stupanje na snagu izmjena Konvencije SOLAS (MSC 92/26, stavak 13.31.). Izmjene bi se trebale smatrati prihvaćenima 1. siječnja 2024. i stupiti na snagu 1. srpnja 2024.

SDC je na 9. sjednici razmatrao dokument SDC 9/6 (Kina), u kojem se predlaže izmjena postupaka za odobravanje i certificiranje poduzeća koje se bavi mjerenjem debljine konstrukcija trupa, kako bi se upravama omogućilo ostvarivanje prava nadzora nad društvom koje provodi takva mjerenja. Pododbor se nakon razmatranja složio s nacrtom rezolucije MSC-a o izmjenama Međunarodnog kodeksa o poboljšanom programu inspekcija tijekom pregleda brodova za rasuti teret i tankera za ulje iz 2011. (Kodeks ESP iz 2011.), kako je navedeno u Prilogu 3. dokumentu SDC 9/16, radi podnošenja na odobrenje na 107. sjednici MSC-a i naknadnog donošenja.

Stajalište Unije na 9. sjednici SDC-a bilo je da se podupre prijedlog.

MSC je na 107. sjednici odobrio je nacrt izmjena Kodeksa ESP iz 2011. s ciljem njihova donošenja na 108. sjednici MSC-a.

Stajalište Unije na 107. sjednici MSC-a bilo je da se podupre prijedlog.

Unija bi trebala podržati te izmjene s obzirom na to da će se zahvaljujući njima pojasniti postupci za odobravanje i certificiranje poduzeća koje se bavi mjerenjem debljine konstrukcija trupa iz priloga izmjenama Kodeksa ESP iz 2011. donesenima 2019. jer će se upućivati na upravu umjesto na organizaciju koju je priznala uprava.

4.4. Izmjene Međunarodnog kodeksa o sredstvima za spašavanje (Kodeks LSA)

U pogledu izmjena najmanje i najveće brzine spuštanja plovila za preživljavanje i brodica za prikupljanje (stavci 6.1.2.8. i 6.1.2.10. Kodeksa LSA):

Na 99. sjednici MSC je razmatrao dokument MSC 99/20/2 (Japan) i dogovoreno je da će u svoj sljedeći dvogodišnji program uključiti cilj „priprema izmjena Kodeksa LSA radi revizije smanjenja brzine plovila za preživljavanje i brodica za prikupljanje za teretne brodove”, pri čemu su potrebne dvije sjednice kako bi se obradila ta točka, a Pododbor SSE imenovan je kao koordinacijsko tijelo (MSC 99/22, stavci od 20.14. do 20.18.). Odbor se ujedno složio da bi se izmjene koje treba pripremiti trebale primjenjivati na sve teretne brodove na koje se primjenjuje poglavlje III. Konvencije SOLAS i na sve uređaje za spuštanje koji koriste užad za zavješanje i vitla, a instrument koji je trebalo izmijeniti bio je stavak 6.1.2.8. Kodeksa LSA.

SSE je na 9. sjednici podsjetio na to da je cilj ograničen samo na izmjene za teretne brodove te je primio na znanje zaključak Radne skupine LSA da nacrt revidiranih zahtjeva za najmanju brzinu spuštanja plovila za preživljavanje i brodica za prikupljanje neće utjecati na putničke brodove jer za njih već vrijedi ograničenje visine soha u skladu s pravilom III/24 Konvencije SOLAS. Pododbor je stoga pozvao MSC da na 107. sjednici proširi primjenu navedenog nacrt izmjena poglavlja VI. Kodeksa LSA za revidirane stavke 6.1.2.8. i 6.1.2.10. na putničke brodove kako bi se i na njih primjenjivala najveća brzina spuštanja, pri čemu je upozorio da je Skupina pripremila nacrt izmjena tako da bi se primjenjivale i na teretne i na putničke brodove.

Pododbor se nakon toga složio s nacrtom rezolucije MSC-a o izmjenama Kodeksa LSA u pogledu najmanje i najveće brzine spuštanja plovila za preživljavanje i brodica za prikupljanje te obrasca za provjeru/praćenje i formata evidencije, kako je navedeno u Prilogu 4. dokumentu SSE 9/20, s ciljem odobrenja na 107. sjednici MSC-a i naknadnog donošenja na 108. sjednici MSC-a.

Na 107. sjednici MSC-a dogovoreno je da će se izmijeniti nacrt izmjena stavka 6.1.2.10. Kodeksa LSA kako je predloženo u dokumentu MSC 107/14/5 te je odobren nacrt izmjena Kodeksa LSA (stavci 6.1.2.8. i 6.1.2.10.) s ciljem donošenja na 108. sjednici MSC-a.

Stajalište Unije na 107. sjednici MSC-a bilo je da se podrži ta odluka jer će poboljšati sigurnost na putničkim brodovima.

Stajalište Unije trebalo bi biti da se podrže izmjene jer se revizijom smanjenja brzine plovila za preživljavanje i brodica za prikupljanje za putničke brodove promiče pomorska sigurnost.

U pogledu izmjena svojstava prsluka u vodi za spašavanje (stavak 2.2.1.6.2. Kodeksa LSA):

Na 101. sjednici MSC je u svoj sljedeći dvogodišnji program uključio cilj „priprema izmjena Kodeksa LSA i rezolucije MSC.81(70) za rješavanje pitanja svojstava prsluka za spašavanje u vodi proizvedenih u skladu s Konvencijom SOLAS”, čiji je cilj poboljšati svojstva prsluka za

spašavanje u vodi kako bi se smanjili rizici povezani s potapanjem pomoraca, pri čemu su potrebne dvije sjednice kako bi se obradila ta točka, a Pododbor je imenovan kao koordinacijsko tijelo.

Na 9. sjednici SSE-a postignut je dogovor o nacrtu izmjena poglavlja II. Kodeksa LSA, kako je navedeno u Prilogu 4. dokumentu SSE 9/20, s ciljem odobrenja na 107. sjednici MSC-a i naknadnog donošenja na 108. sjednici MSC-a.

Stajalište Unije na 9. sjednici SEE-a bilo je da se relevantni odjeljci dokumenta SSE 9/3 (prilozi 2. i 3. izvješću Skupine za korespondenciju za Kodeks LSA) i dokumenti podneseni u okviru te točke dnevnog reda upute radnoj skupini za Kodeks LSA na detaljnu analizu kako bi ih se finaliziralo na toj sjednici.

Na 107. sjednici MSC-a odobreni su nacrti izmjena poglavlja II. Kodeksa LSA u pogledu svojstava prsluka za spašavanje u vodi s ciljem njihova donošenja na 108. sjednici MSC-a.

Stajalište Unije bilo je da se relevantni odjeljci dokumenta SSE 9/3 (prilozi 2. i 3. izvješću Skupine za korespondenciju za Kodeks LSA) i dokumenti podneseni u okviru te točke dnevnog reda upute radnoj skupini za Kodeks LSA na detaljnu analizu kako bi ih se finaliziralo na toj sjednici.

Stajalište Unije trebalo bi biti da se podrže izmjene jer se prikladnim svojstvima prsluka za spašavanje u vodi za sigurnost pomoraca promiče pomorska sigurnost.

S obzirom na izmjene za sustave s jednostrukim užetom za zavješanje i kukom u opremi brodica za spašavanje (stavci 4.4.7.6.8. i 4.4.7.6.17. Kodeksa LSA)

Na 99. sjednici MSC je razmatrao dokument MSC 99/20/2 (Japan) i dogovoreno je da će u svoj sljedeći dvogodišnji program uključiti cilj „priprema izmjena Kodeksa LSA radi revizije smanjenja brzine plovila za preživljavanje i brodica za prikupljanje za teretne brodove”, pri čemu su potrebne dvije sjednice kako bi se obradila ta točka, a Pododbor SSE imenovan je kao koordinacijsko tijelo (MSC 99/22, stavci od 20.14. do 20.18.).

SEE je na 7. sjednici razmatrao nacrt izmjena stavka 4.4.7.6.17. Kodeksa LSA u pogledu sustava s jednostrukim užetom za zavješanje i kukom za otpuštanje pod opterećenjem te se načelno složio s nacrtom izmjena (SSE 7/WP.3, Prilog 5.).

MSC je na 106. sjednici razmatrao dokument MSC 106/11/1 (Bahami i dr.), u kojem se utvrđuje nepredviđena posljedica predloženog brisanja stavka 4.4.7.6.8. koji se odnosi na kuke za otpuštanje bez opterećenja te se složio da je potrebna daljnja rasprava na 9. sjednici SEE-a. Osim toga, Odbor je redefinirao opseg cilja kako bi uključio druge podstavke stavka 4.4.7.6. Kodeksa LSA i tako zajamčio potrebnu jasnoću za dosljednu primjenu zahtjeva te ga je preimenovao u „izmjene Kodeksa LSA koje se odnose na sustave s jednostrukim užetom za zavješanje i kukom za otpuštanje pod opterećenjem”.

Na 9. sjednici SSE-a postignut je dogovor o nacrtu izmjena stavaka 4.4.7.6.8. i 4.4.7.6.17. (koje su već dogovorene na 7. sjednici SSE-a) poglavlja IV. Kodeksa LSA o sustavima s jednostrukim užetom za zavješanje i kukom, kako je navedeno u Prilogu 4. dokumentu SSE-u 9/20, s ciljem odobrenja na 107. sjednici MSC-a i naknadnog donošenja na 108. sjednici MSC-a. U tom pogledu Pododbor se složio da bi za pune kuke as zaštitnom oprugom na otvoru kuke trebalo smatrati da ispunjavaju zahtjeve iz stavka 4.4.7.6.8. Kodeksa LSA, kako je izmijenjen, ako se automatski resetiraju.

Stajalište Unije na 9. sjednici SSE-a bilo je da se u radnoj skupini dodatno raspravi o relevantnim dokumentima.

Na 107. sjednici MSC-a odobreni su nacrti izmjena stavaka 4.4.7.6.8. i 4.4.7.6.17. Kodeksa LSA u pogledu sustava s jednostrukim užetom za zavješanje i kukom s ciljem njihova donošenja na 108. sjednici MSC-a.

Stajalište Unije bilo je da se podupru izmjene.

Stajalište Unije trebalo bi biti da se podrže izmjene Kodeksa LSA jer se uklanjanjem iznimaka iz stavka 4.4.7.6.17. poboljšavaju standardi sustava s jednostrukim užetom za zavješanje i kukom za otpuštanje pod opterećenjem i tako promiče pomorska sigurnost.

4.5. Izmjene Međunarodnog kodeksa o sustavima za zaštitu od požara (Kodeks FSS)

Na 97. sjednici MSC-a postignut je dogovor o novom cilju koji je EU predložio u vezi s požarima na ro-ro palubama putničkih brodova na temelju studije o nesrećama do kojih dolazi na ro-ro putničkim brodovima, u kojoj je utvrđeno 14 područja mogućih intervencija za poboljšanje i izmjenu instrumenata.

Na 6. sjednici SEE-a uspješno je dovršen nacrt privremenih smjernica koji je uključivao nekoliko prijedloga koji su bili izravni rezultat dviju studija FIRESAFE. Osim toga, na 6. sjednici SSE-a ostvaren je dobar napredak u izradi nacrt izmjena revidiranih smjernica za održavanje i pregled protupožarnih sustava i uređaja (MSC.1/Circ.1432). Na 101. sjednici MSC-a naposljetku su odobrene privremene smjernice.

SSE je na 7. sjednici načelno odobrio nacрте izmjena Kodeksa FSS, poglavlja 7. i 9., imajući na umu da će skupina za korespondenciju detaljnije razmotriti pitanje dodatnih zahtjeva za sustav za linearno otkrivanje topline u Kodeksu FSS.

Na 8. sjednici SSE-a dodatno je razrađen nacrt izmjena poglavlja II.-2 Konvencije SOLAS i Kodeksa FSS za nove i postojeće ro-ro putničke brodove te je ponovno osnovana Skupina za korespondenciju o zaštiti od požara kako bi se intenzivirao rad između sjednica, s mandatom utvrđenim u stavku 6.26 dokumenta SSE 8/20, te je Skupini naloženo da podnese izvješće na toj sjednici.

Na 9. sjednici SSE-a postignut je dogovor o nacrtu izmjena Kodeksa FSS, kako je navedeno u Prilogu 6. dokumentu SSE 9/20, kako bi ih se odobrilo na 107. i naknadno donijelo na 108. sjednici MSC-a, zajedno s povezanim nacrtom izmjena Konvencije SOLAS.

Stajalište Unije na 9. sjednici SSE-a bilo je da se općenito podrži izvješće Skupine za korespondenciju o zaštiti od požara (SSE 9/6) i predloži da se taj dokument i dokument SSE 9/6/1 (Japan) upute radnoj skupini za zaštitu od požara radi daljnje detaljne rasprave da bi se na toj sjednici finalizirale izmjene poglavlja II.-2 Konvencije SOLAS i Kodeksa FSS.

MSC je na 107. sjednici odobrio nacrt izmjena Kodeksa FSS o zaštiti od požara na ro-ro putničkim brodovima s ciljem njihova donošenja na 108. sjednici MSC-a, zajedno s povezanim nacrtima izmjena Konvencije SOLAS.

Stajalište Unije bilo je da se podupru te izmjene.

Stajalište Unije trebalo bi biti da se podrže te izmjene jer će one poboljšati protupožarnu zaštitu putničkih brodova, posebno ro-ro putničkih brodova, i uvelike pridonijeti sigurnosti ljudskih života na moru.

4.6. Izmjene Kodeksa o standardima za obuku, izdavanje svjedodžbi i obavljanje brodske straže (Kodeks STCW)

MSC je na 105. sjednici potvrdio da bi zajednička tripartitna radna skupina ILO-a i IMO-a (JTWG) trebala razmotriti formuliranje odredaba o osposobljavanju za suzbijanje zlostavljanja i uznemiravanja u pomorskom sektoru, uključujući seksualno nasilje i seksualno

uznemiravanje, u okviru svojeg novog mandata (MSC 105/20, stavak 16.14.1.) te je naložio Pododboru za ljudski element, osposobljavanje i držanje straže (HTW) da razradi i dovrši, kao prioritet, odredbe o osposobljavanju u okviru Kodeksa STCW za suzbijanje zlostavljanja i uznemiravanja u pomorskom sektoru, uključujući seksualno nasilje i seksualno uznemiravanje, kao dio novog cilja „Sveobuhvatno preispitivanje Konvencije i Kodeksa STCW iz 1978.”, a da pritom uzme u obzir rad koji treba obaviti u koordinaciji s JTWG-om.

HTW se na 9. sjednici složio se s nacrtom izmjena tablice A-VI/1-4 Kodeksa STCW radi sprečavanja i odgovora na zlostavljanje i uznemiravanje, uključujući seksualno nasilje i seksualno uznemiravanje, kako je navedeno u Prilogu 7. dokumentu HTW 9/15, s ciljem njihova odobrenja na 107. i donošenja na 108. sjednici MSC-a. Pododbor se složio i da bi JTWG trebao razmotriti nacrt izmjena i uputiti ih na konačno razmatranje HTW-u na njegovoj 10. sjednici, prije nego što ih Odbor donese.

Stajalište Unije na 9. sjednici HTW-a bilo je da se podupru dokumenti HTW 9/7/1 (Sjedinjene Američke Države) i HTW 9/7/8 (Bahami i dr.) u pogledu sadržaja, uzimajući u obzir HTW 9/7/5 (Republika Koreja), i potvrdi važnost rješavanja pitanja uznemiravanja i psihološke sigurnosti, uz napomenu da bi u skladu sa 105. sjednicom MSC-a o ta tri dokumenta trebalo prioritetno raspravljati u radnoj skupini prije razmatranja općeg preispitivanja.

MSC je na 107. sjednici odobrio nacrt izmjena tablice A-VI/1-4 Kodeksa STCW radi sprečavanja i odgovora na zlostavljanje i uznemiravanje, uključujući seksualno nasilje i seksualno uznemiravanje, s ciljem donošenja na 108. sjednici MSC-a. S tim u vezi Odbor je primio na znanje dogovor postignut na 9. sjednici HTW-a da se navedeni nacrt izmjena uputi i na drugi sastanak Zajedničke tripartitne radne skupine ILO-a i IMO-a radi utvrđivanja i rješavanja pitanja pomoraca i ljudskog elementa (JTWG), da bi ih MSC razmotrio i o njima savjetovao na svojoj 108. sjednici prije njihova donošenja na toj sjednici.

Stajalište Unije bilo je da se podupre nacrt izmjena.

Stajalište Unije trebalo bi biti da se podrže te izmjene jer će zajamčiti sigurno radno mjesto za pomorce tako što će se u odjeljak A-VI/1 „Obvezni minimalni zahtjevi za upoznavanje, temeljnu obuku i osposobljavanje u području sigurnosti za sve pomorce” uvrstiti nova kompetencija za „doprinos sprečavanju zlostavljanja i uznemiravanja i odgovoru na njih, uključujući seksualno nasilje i seksualno uznemiravanje”.

5. RELEVANTNO ZAKONODAVSTVO EU-A I NADLEŽNOST EU-A

5.1. Izmjene članka V. Protokola I. uz Međunarodnu konvenciju o sprečavanju onečišćenja s brodova (Konvencija MARPOL)

Direktivom 2002/59/EZ, kako je izmijenjena, uspostavlja se sustav nadzora plovidbe i informacijski sustav Zajednice¹. Člankom 17. od država članica zahtijeva se da poduzmu sve odgovarajuće mjere kako bi se osiguralo da će zapovjednik broda koji plovi unutar njihova područja traganja i spašavanja ili isključivog gospodarskog pojasa ili istovjetnog područja, odmah izvijestiti obalne postaje odgovorne za to geografsko područje: „... (d) o svakoj mrlji od onečišćujućih materijala i spremnicima ili paketima koji su uočeni kako plutaju morem”. Svrha je upozoriti odgovorna tijela (pogođene obalne države) tako da se na vrijeme mogu poduzeti mjere. Stoga na razini EU-a već postoji obvezni sustav (SafeSeaNet) za prijavljivanje izgubljenih kontejnera. Taj sustav izvješćivanja o nesrećama ustaljena je praksa od 2012.

¹ SL L 208, 5.8.2002., str. 10.

Osim toga, Direktivom 2009/18/EZ o određivanju temeljnih načela o istraživanju nesreća u području pomorskog prometa² predviđa se da nadležna tijela i/ili uključene strane bez odgode obavijeste tijela država članica za istraživanje pomorskih nesreća o svim nesrećama i nezgodama koje su obuhvaćene područjem primjene Direktive. To uključuje gubitak kontejnera na moru.

Stoga izmjene članka V. Protokola I. Međunarodne konvencije o sprečavanju onečišćenja s brodova (Konvencija MARPOL) mogu presudno utjecati na zahtjeve primjenjive na temelju Direktive 2002/59/EZ i Direktive 2009/18/EZ.

5.2. Izmjene Priloga VI. Konvenciji MARPOL

Direktiva (EU) 2016/802 o smanjenju sadržaja sumpora u određenim tekućim gorivima³ odražava zahtjeve povezane sa sumporom u gorivu i provedbene odredbe revidiranog Priloga VI. Konvenciji MARPOL.

Osim toga, Uredbom (EU) 2015/757 o praćenju emisija ugljikova dioksida iz pomorskog prometa, izvješćivanju o njima i njihovoj verifikaciji⁴ (Uredba o MRV-u) uspostavlja se pravni okvir za sustav EU-a za praćenje emisija stakleničkih plinova, izvješćivanje o njima i njihovu verifikaciju. Cilj je Uredbe osigurati pouzdane i provjerljive podatke o emisijama stakleničkih plinova i pokazatelje energetske učinkovitosti, informirati oblikovatelje politika i potaknuti prihvaćanje energetske učinkovitih tehnologija i ponašanja na tržištu. To se postiže uklanjanjem tržišnih prepreka kao što je nedostatak informacija. Na snagu je stupila 1. srpnja 2015.

Uredbom (EU) 2021/1119 o uspostavi okvira za postizanje klimatske neutralnosti (Europski zakon o klimi)⁵ utvrđuje se obvezujući klimatski cilj Unije za smanjenje neto emisija stakleničkih plinova (emisije nakon što se odbiju uklanjanja) za najmanje 55 % do 2030. u odnosu na 1990. Uključuje i cilj klimatske neutralnosti do 2050., kao i poželjan cilj da se postignu neto negativne emisije nakon tog razdoblja.

Zakonodavci EU-a su na temelju prijedloga Komisije iz paketa „Spremni za 55 %” za smanjenje emisija stakleničkih plinova donijeli sljedeće pravne akte koji su posebno usmjereni na emisije stakleničkih plinova iz pomorskog sektora:

- reviziju Direktive 2003/87/EZ o uspostavi sustava trgovanja emisijskim jedinicama stakleničkih plinova unutar Unije⁶ i Odluke (EU) 2015/1814 o uspostavi i funkcioniranju rezerve za stabilnost tržišta za sustav trgovanja emisijama stakleničkih plinova Unije⁷ kako su izmijenjene Direktivom (EU) 2023/959⁸ radi proširenja EU sustava trgovanja emisijama (ETS) na sektor pomorskog prometa koji će se primjenjivati od 1. siječnja 2024. (zajedno s potrebnim izmjenama Uredbe o MRV-u⁹, radi revizije pravila o praćenju i

² SL L 131, 28.5.2009., str. 114.

³ SL L 132, 21.5.2016., str. 58.

⁴ SL L 123, 19.5.2015., str. 55.

⁵ SL L 243, 9.7.2021., str. 1.

⁶ SL L 275, 25.10.2003., str. 32.

⁷ SL L 264, 9.10.2015., str. 1.

⁸ SL L 130, 16.5.2023., str. 134.

⁹ Uredba (EU) 2023/957 Europskog parlamenta i Vijeća od 10. svibnja 2023. o izmjeni Uredbe (EU) 2015/757 radi uključivanja djelatnosti pomorskog prometa u EU sustav trgovanja emisijama te radi praćenja, izvješćivanja i verifikacije emisija dodatnih stakleničkih plinova i emisija iz dodatnih vrsta brodova, SL L 130, 16.5.2023., str. 105.

izvješćivanju, među ostalim revizijom relevantnih provedbenih i delegiranih akata),

- Uredbu (EU) 2023/1805 usmjerenu na upotrebu obnovljivih i niskougljičnih goriva u pomorskom sektoru¹⁰ (Uredba o inicijativi „FuelEU Maritime”) kojom se od 1. siječnja 2025. propisuje primjena tih goriva na brodovima koji pristaju u lukama EU-a.

Usklađenost s novim obvezama koje proizlaze iz proširenja EU sustava trgovanja emisijama (ETS) na pomorski promet i Uredbe o inicijativi „FuelEU Maritime” temeljit će se na sustavu praćenja, izvješćivanja i verifikacije koji je uspostavljen Uredbom o MRV-u.

Ti akti EU-a blisko su povezani s mjerama IMO-a u području stakleničkih plinova, kao što su sustav IMO-a za prikupljanje podataka, indeks energetske učinkovitosti postojećih brodova (EEXI) i pokazatelj intenziteta emisija ugljika (CII), čiji je cilj prikupljanje i objavljivanje informacija o tehničkoj i operativnoj energetske učinkovitosti pojedinačnih brodova.

Svaka mjera IMO-a u području stakleničkih plinova, za koju će biti potrebno praćenje, verifikacija i izvješćivanje o emisijama stakleničkih plinova iz pomorskog prometa, mogla bi utjecati na Uredbu o MRV-u, kao i na Direktivu o ETS-u i Uredbu o inicijativi „FuelEU Maritime”.

Stoga izmjene Priloga VI. Konvenciji MARPOL mogu presudno utjecati na zahtjeve primjenjive na temelju Direktive (EU) 2016/802, Uredbe (EU) 2015/757, Direktive 2003/87/EZ, Odluke (EU) 2015/1814 i Uredbe (EU) 2023/1805.

5.3. Izmjene Konvencije o upravljanju balastnim vodama

Direktivom 2009/16/EZ o nadzoru države luke¹¹ nastoji se osigurati da brodovi poštuju pravila EU-a i međunarodna pravila o pomorskoj sigurnosti i okolišu te se njome utvrđuju zajednički kriteriji za inspekcijske preglede brodova.

Na temelju prijedloga Komisije za reviziju Direktive Konvencija o upravljanju balastnim vodama bit će uvrštena na popis konvencija (članak 2. točka 1.), a njezinu bi primjenu za vrijeme inspekcijskih pregleda trebali osigurati inspektori nadzora države luke za plovila koja plove pod stranom zastavom (članak 13.). Prema sudskoj praksi Suda¹², opasnost od utjecaja ne odnosi se samo na postojeća pravila, nego i na njihov predvidivi budući razvoj.

Stoga izmjene Konvencije o upravljanju balastnim vodama mogu presudno utjecati na zahtjeve primjenjive na temelju Direktive 2009/16/EZ.

5.4. Izmjene poglavlja II.-1, II.-2 i V. Međunarodne konvencije o zaštiti ljudskih života na moru iz 1974. (Konvencija SOLAS)

U skladu s člankom 6. stavkom 2. točkom (a) podtočkom i. Direktive 2009/45/EZ o sigurnosnim pravilima i normama za putničke brodove¹³ Konvencija SOLAS primjenjuje se na putničke brodove klase A, dok se u Prilogu I. poglavlju II.-2 o protupožarnoj zaštiti, otkrivanju i gašenju požara utvrđuju različiti i opsežni zahtjevi za putničke brodove klase B, C i D kad obavljaju nacionalnu plovību.

Osim toga, Prilog I. uključuje pravila II-1/A-1/5 (odjeljak 1.) i II-1/A-1/3-4 (odjeljak 2.), u kojima se navodi da brodovi klase B moraju imati postupak tegljenja u slučaju nužde

¹⁰ SL L 234, 22.9.2023., str. 48.

¹¹ SL L 131, 28.5.2009., str. 57.

¹² Mišljenje 1/03 Suda od 7. veljače 2006., Luganska konvencija, točka 126.

¹³ SL L 163, 25.6.2009., str. 1.

specifičan za taj brod. Primjerak tog postupka mora se nalaziti na brodu radi upotrebe u slučaju nužde, a temelji se na postojećim rješenjima i opremi koja je na raspolaganju na brodu. U tim pravilima upućuje se i na „Smjernice za vlasnike/operatore za sastavljanje postupaka tegljenja u slučaju nužde” (MSC.1/Circ.1255).

U skladu s Direktivom 2002/59/EZ, kako je izmijenjena, od država članica zahtijeva se da poduzmu sve odgovarajuće mjere kako bi se osiguralo da će zapovjednik broda koji plovi unutar njihova područja traganja i spašavanja ili isključivog gospodarskog pojasa ili istovjetnog područja, odmah izvijestiti obalne postaje odgovorne za to geografsko područje: „... (d) o svakoj mrlji od onečišćujućih materijala i spremnicima ili paketima koji su uočeni kako plutaju morem”. Svrha je upozoriti odgovorna tijela (pogođene obalne države) tako da se na vrijeme mogu poduzeti mjere. Stoga na razini EU-a već postoji obvezni sustav (SafeSeaNet) za prijavljivanje izgubljenih kontejnera. Taj sustav izvješćivanja o nesrećama ustaljena je praksa od 2012.

Osim toga, Direktivom 2009/18/EZ o određivanju temeljnih načela o istraživanju nesreća u području pomorskog prometa predviđa se da nadležna tijela i/ili uključene strane bez odgode obavijeste tijela država članica za istraživanje pomorskih nesreća o svim nesrećama i nezgodama koje su obuhvaćene područjem primjene Direktive. To uključuje gubitak kontejnera na moru.

Stoga izmjene poglavlja II.-1, II.-2 i V. Međunarodne konvencije o zaštiti ljudskih života na moru iz 1974. (Konvencija SOLAS) mogu presudno utjecati na zahtjeve primjenjive na temelju Direktive 2009/45/EZ, Direktive 2002/59/EZ i Direktive 2009/18/EZ.

5.5. Izmjene Međunarodnog kodeksa o sigurnosti brodova koji koriste plinove ili goriva s niskom točkom zapaljivosti (Kodeks IGF)

U skladu s člankom 6. stavkom 2. točkom (a) podtočkom i. Direktive 2009/45/EZ o sigurnosnim pravilima i normama za putničke brodove u nacionalnoj plovitbi primjenjuje se Konvencija SOLAS, kako je izmijenjena, na putničke brodove klase A. Budući da je Kodeks IGF obavezan prema Konvenciji SOLAS, on se primjenjuje i na putničke brodove u skladu s tom direktivom.

Osim toga, Prilog I. Direktivi 2009/45/EZ sadržava dva pravila koja se odnose na brodove koji upotrebljavaju goriva s niskom točkom zapaljivosti:

- pravilo II-1/G/1: primjenjuje se na nove brodove klase B, C i D [i postojeće brodove klase B] – „Brodovi, bez obzira na to kad su izgrađeni, koji su preuređeni da koriste, ili se predviđa da će koristiti, plinovito ili tekuće gorivo s plamištem nižim nego što je inače dopušteno pravilom II-2/A/10 podstavkom 1.1., moraju biti u skladu sa zahtjevima Kodeksa IGF, kako su definirani u pravilu II-1/2.28 Konvencije SOLAS.”; i
- pravilo II-1/G/57: Zahtjevi za brodove koji upotrebljavaju goriva s niskom točkom zapaljivosti – „Brodovi koji koriste plinovito ili tekuće gorivo s plamištem nižim nego što je inače dopušteno pravilom II-2/4.2.1.1. moraju biti u skladu sa zahtjevima Kodeksa IGF, kako su definirani u pravilu II-1/2.28 Konvencije SOLAS.”

Stoga izmjene Međunarodnog kodeksa o sigurnosti brodova koji koriste plinove ili goriva s niskom točkom zapaljivosti (Kodeks IGF) mogu presudno utjecati na primjenu Direktive 2009/45/EZ.

5.6. Izmjene Međunarodnog kodeksa o poboljšanom programu inspekcija tijekom pregleda brodova za rasuti teret i tankera za ulje iz 2011. (Kodeks ESP iz 2011.)

Uredbom (EU) br. 530/2012 o ubrzanom postupnom uvođenju zahtjeva za dvostrukom oplatom ili ekvivalentnih projektnih zahtjeva za tankere za ulje s jednostrukom oplatom¹⁴ propisuje se obvezna primjena IMO-ova Programa procjene stanja (CAS) na tankere za ulje s jednostrukom oplatom starije od 15 godina. U Poboljšanom programu inspekcija tijekom pregleda brodova za rasuti teret i tankera za ulje, odnosno Poboljšanom programu nadzora (ESP) detaljno je navedeno kako treba provesti tu temeljitu procjenu. Budući da se CAS koristi ESP-om za ostvarenje svojeg cilja, primjenom Uredbe (EU) br. 530/2012 sve promjene u pogledu inspekcija ESP-a, kao što su trenutačne izmjene u pogledu usredotočenosti pregleda samo na sumnjiva područja pri mjerenjima debljine dvostruke oplata tankera za ulje tijekom prvog obnovnog pregleda, bit će automatski primjenjive.

Stoga izmjene Međunarodnog kodeksa o poboljšanom programu inspekcija tijekom pregleda brodova za rasuti teret i tankera za ulje iz 2011. (Kodeks ESP iz 2011.) mogu presudno utjecati na primjenu Uredbe (EU) br. 530/2012.

5.7. Izmjene Međunarodnog kodeksa o sredstvima za spašavanje (Kodeks LSA)

Direktivom 2014/90/EU o pomorskoj opremi¹⁵ osigurava se slobodno kretanje takve opreme unutar Unije jedinstvenom primjenom relevantnih međunarodnih instrumenata koji se odnose na pomorsku opremu koja se ugrađuje na brodove EU-a. U tom kontekstu donesena je Provedbena uredba (EU) 2023/1667, koja uključuje sredstva za spašavanje i prsluke za spašavanje, pri čemu se upućuje na Kodeks LSA i rezoluciju MSC.81(70).

Osim toga, u skladu s člankom 6. stavkom 2. točkom (a) podtočkom i. Direktive 2009/45/EZ o putničkim brodovima u nacionalnoj plovidbi na putničke brodove klase A primjenjuje se Konvencija SOLAS. U skladu s tom direktivom brodovi klase B, C i D moraju se pridržavati glavnih odredaba Kodeksa LSA i poglavlja III. Konvencije SOLAS.

Stoga izmjene Međunarodnog kodeksa o sredstvima za spašavanje (Kodeks LSA) mogu presudno utjecati na primjenu Direktive 2014/90/EU i Direktive 2009/45/EZ.

5.8. Izmjene Međunarodnog kodeksa o sustavima za zaštitu od požara (Kodeks FSS)

U skladu s člankom 6. stavkom 2. točkom (a) podtočkom i. Direktive 2009/45/EZ Konvencija SOLAS, kako je izmijenjena, uključujući Međunarodni kodeks o sustavima za zaštitu od požara (Kodeks FSS) primjenjuje se na putničke brodove klase A, dok se u Prilogu I. poglavlju II.-2 o protupožarnoj zaštiti, otkrivanju i gašenju požara utvrđuju različiti i opsežni zahtjevi za putničke brodove klase B, C i D kad obavljaju nacionalnu plovidbu.

Stoga izmjene Međunarodnog kodeksa o sustavima za zaštitu od požara (Kodeks FSS) mogu presudno utjecati na primjenu Direktive 2009/45/EZ.

5.9. Izmjene Kodeksa o standardima za obuku, izdavanje svjedodžbi i obavljanje brodske straže (Kodeks STCW)

Direktivom (EU) 2022/993 Kodeks STCW uključen je u pravo Unije. Zahtjevi u vezi s osposobljavanjem i izdavanjem svjedodžbi za pomorce uređeni su pravom EU-a u Direktivi (EU) 2022/993. Člankom 3. Direktive države članice obvezuju se poduzeti potrebne mjere kako bi osigurale da pomorci koji rade na brodovima prođu osposobljavanje koje obuhvaća

¹⁴ SL L 172, 30.6.2012., str. 3.

¹⁵ SL L 257, 28.8.2014., str. 146.

barem zahtjeve Konvencije STCW, kako je utvrđeno u Prilogu I. Direktivi, uključujući, prema potrebi, primjenjive odredbe Kodeksa STCW (članak 1. točka 21. Direktive).

Stoga izmjene Kodeksa o standardima za obuku, izdavanje svjedodžbi i obavljanje brodske straže (Kodeks STCW) mogu presudno utjecati na primjenu Direktive (EU) 2022/993.

5.10. Nadležnost EU-a

Predmet predviđenih akata odnosi se na područje u kojem Unija ima isključivu vanjsku nadležnost na temelju posljednjeg dijela rečenice članka 3. stavka 2. UFEU-a jer bi predviđeni akti mogli utjecati na zajednička pravila ili izmijeniti njihov opseg.

6. PRAVNA OSNOVA

6.1. Postupovna pravna osnova

6.1.1. Načela

Člankom 218. stavkom 9. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (UFEU) predviđeno je donošenje odluka kojima se utvrđuju „stajališta koja u ime Unije treba donijeti tijelo osnovano na temelju sporazuma kada je to tijelo pozvano donositi akte koji proizvode pravne učinke, uz iznimku akata kojima se dopunjuje ili mijenja institucionalni okvir sporazuma”.

Članak 218. stavak 9. UFEU-a primjenjuje se neovisno o tome je li Unija članica tog tijela ili stranka tog sporazuma.¹⁶

Pojam „akti koji proizvode pravne učinke” obuhvaća akte koji proizvode pravne učinke na temelju pravila međunarodnog prava kojima se uređuje predmetno tijelo. Obuhvaća i instrumente koji nemaju obvezujući učinak na temelju međunarodnog prava, ali postoji mogućnost da „presudno utječu na sadržaj propisa koje donese zakonodavac Unije”.¹⁷

6.1.2. Primjena na ovaj predmet

Odbor za zaštitu morskog okoliša i Odbor za pomorsku sigurnost IMO-a tijela su osnovana na temelju sporazuma, i to Konvencije o Međunarodnoj pomorskoj organizaciji.

Akti koje ta dva odbora IMO-a trebaju donijeti akti su koji proizvode pravne učinke. Predviđeni akti mogu presudno utjecati na sadržaj zakonodavstva EU-a, prije svega sljedećih akata:

- Direktive 2002/59/EZ o uspostavi sustava nadzora plovidbe i informacijskog sustava Zajednice. Njome se od država članica zahtijeva da poduzmu sve odgovarajuće mjere kako bi se osiguralo da će zapovjednik broda koji plovi unutar njihova područja traganja i spašavanja ili isključivog gospodarskog pojasa ili istovjetnog područja, odmah izvijestiti obalne postaje odgovorne za to geografsko područje: „...*(d) o svakoj mrlji od onečišćujućih materijala i spremnicima ili paketima koji su uočeni kako plutaju morem*”. Svrha je upozoriti odgovorna tijela (pogođene obalne države) tako da se na vrijeme mogu poduzeti mjere. Stoga na razini EU-a već postoji obvezni sustav (SafeSeaNet) za prijavljivanje izgubljenih kontejnera,
- Direktive 2009/18/EZ o određivanju temeljnih načela o istraživanju nesreća u području pomorskog prometa. Njome se predviđa da nadležna tijela i/ili uključene strane bez odgode obavijeste tijela država članica za istraživanje pomorskih nesreća

¹⁶ Predmet C-399/12, Njemačka protiv Vijeća (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, točka 64.

¹⁷ Predmet C-399/12, Njemačka protiv Vijeća (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, točke 61–64.

o svim nesrećama i nezgodama koje su obuhvaćene područjem primjene Direktive. To uključuje gubitak kontejnera na moru,

- Direktive (EU) 2016/802 o smanjenju sadržaja sumpora u određenim tekućim gorivima. To je zato što se u njoj uzimaju u obzir zahtjeve povezane sa sumporom u gorivu i provedbene odredbe revidiranog Priloga VI. Konvenciji MARPOL,
- Uredbe (EU) 2015/757 o praćenju emisija ugljikova dioksida iz pomorskog prometa, izvješćivanju o njima i njihovoj verifikaciji. Njome se uspostavlja pravni okvir za sustav EU-a za praćenje emisija stakleničkih plinova, izvješćivanje o njima i njihovu verifikaciju. Usklađenost s novim obvezama koje proizlaze iz proširenja EU sustava trgovanja emisijama (ETS) na pomorski promet i Uredbe o inicijativi „FuelEU Maritime” temeljit će se na sustavu praćenja, izvješćivanja i verifikacije koji je uspostavljen Uredbom o MRV-u,
- Direktive 2003/87/EZ o uspostavi sustava trgovanja emisijskim jedinicama stakleničkih plinova unutar Unije i Odluke (EU) 2015/1814 o uspostavi i funkcioniranju rezerve za stabilnost tržišta za sustav trgovanja emisijama stakleničkih plinova Unije, kako su izmijenjene Direktivom (EU) 2023/959 kojom je ETS EU-a proširen na sektor pomorskog prometa. Ti su akti blisko povezani s mjerama IMO-a u području stakleničkih plinova, kao što su sustav IMO-a za prikupljanje podataka, indeks energetske učinkovitosti postojećih brodova (EEXI) i pokazatelj intenziteta emisija ugljika (CII), čiji je cilj prikupljanje i objavljivanje informacija o tehničkoj i operativnoj energetske učinkovitosti pojedinačnih brodova,
- Uredbe (EU) 2023/1805 o uporabi obnovljivih i niskougljičnih goriva u pomorskom prometu. Taj je akt blisko povezan s mjerama IMO-a u području stakleničkih plinova, kao što su sustav IMO-a za prikupljanje podataka, indeks energetske učinkovitosti postojećih brodova (EEXI) i pokazatelj intenziteta emisija ugljika (CII), čiji je cilj prikupljanje i objavljivanje informacija o tehničkoj i operativnoj energetske učinkovitosti pojedinačnih brodova,
- Direktive 2009/16/EZ o nadzoru države luke. Na temelju prijedloga Komisije Konvencija o upravljanju balastnim vodama bit će, naime, uvrštena na popis konvencija (članak 2. točka 1.) čiju bi primjenu za vrijeme inspekcijskih pregleda trebali osigurati inspektori nadzora države luke za plovila koja plove pod stranom zastavom (članak 13.). Prema sudskoj praksi Suda, opasnost od utjecaja ne odnosi se samo na postojeća pravila, nego i na njihov predvidivi budući razvoj,
- Direktive 2009/45/EZ o sigurnosnim pravilima i normama za putničke brodove. U skladu s člankom 6. stavkom 2. točkom (a) podtočkom i. Konvencija SOLAS, uključujući Kodeks FSS, primjenjuje se na putničke brodove klase A, dok se u Prilogu I. poglavlju II.-2 o protupožarnoj zaštiti, otkrivanju i gašenju požara utvrđuju različiti i opsežni zahtjevi za putničke brodove klase B, C i D kad obavljaju nacionalnu plovidbu. Osim toga, budući da je Kodeks IGF obavezan prema Konvenciji SOLAS, on se primjenjuje i na putničke brodove u skladu s tom direktivom. Brodovi klase B, C i D također se moraju pridržavati glavnih odredaba Kodeksa LSA i poglavlja III. Konvencije SOLAS,
- Uredbe (EU) br. 530/2012 o ubrzanom postupnom uvođenju zahtjeva za dvostrukom oplatom ili ekvivalentnih projektnih zahtjeva za tankere za ulje s jednostrukom oplatom. Tom se uredbom propisuje obavezna primjena IMO-ova Programa procjene stanja (CAS) na tankere za ulje s jednostrukom oplatom starije od 15 godina. U Poboljšanom programu inspekcija tijekom pregleda brodova za rasuti teret i tankera

za ulje, odnosno Poboljšanom programu nadzora (ESP) detaljno je navedeno kako treba provesti tu temeljitu procjenu. Budući da se CAS koristi ESP-om za ostvarenje svojeg cilja, primjenom Uredbe (EU) br. 530/2012 sve promjene u pogledu inspekcija ESP-a, kao što su trenutačne izmjene u pogledu usredotočenosti pregleda samo na sumnjiva područja pri mjerenjima debljine dvostruke oplate tankera za ulje tijekom prvog obnovnog pregleda, bit će automatski primjenjive,

- Direktive 2014/90/EU o pomorskoj opremi. Prsluci za spašavanje i sredstva za spašavanje te Rezolucija MSC.81(70) su dio Priloga Provedbenoj uredbi Komisije (EU) 2023/1667,
- Direktive (EU) 2022/993 o minimalnoj razini osposobljavanja pomoraca. Njome se Konvencija STCW i Kodeks STCW uključuju u pravo Unije.

Predviđenim aktima ne dopunjuje se niti mijenja institucionalni okvir sporazuma.

Stoga je postupovna pravna osnova za predloženu odluku članak 218. stavak 9. UFEU-a.

6.2. Materijalna pravna osnova

6.2.1. Načela

Materijalna pravna osnova za odluku na temelju članka 218. stavka 9. UFEU-a prije svega ovisi o cilju i sadržaju predviđenog akta o kojemu se zauzima stajalište u ime Unije. Ako predviđeni akt ima dva cilja ili elementa te ako se može utvrditi da je jedan od ta dva cilja ili elementa glavni, a drugi samo sporedan, odluka na temelju članka 218. stavka 9. UFEU-a mora se temeljiti na samo jednoj materijalnoj pravnoj osnovi, naime onoj koju zahtijeva glavni ili prevladavajući cilj ili element.

6.2.2. Primjena na ovaj predmet

Glavni cilj i sadržaj predviđenog akta odnose se na pomorski promet. Stoga je materijalna pravna osnova predložene odluke članak 100. stavak 2. UFEU-a.

6.3. Zaključak

Pravna osnova predložene odluke trebao bi biti članak 100. stavak 2. UFEU-a u vezi s člankom 218. stavkom 9. UFEU-a.

Prijedlog

ODLUKE VIJEĆA

o stajalištu koje treba zauzeti u ime Europske unije u Međunarodnoj pomorskoj organizaciji na 81. sjednici Odbora za zaštitu morskog okoliša i 108. sjednici Odbora za pomorsku sigurnost o donošenju izmjena Međunarodne konvencije o sprečavanju onečišćenja s brodova (MARPOL), Konvencije o upravljanju balastnim vodama, Međunarodne konvencije o zaštiti ljudskih života na moru (SOLAS), Međunarodnog kodeksa o sigurnosti brodova koji koriste plinove ili goriva s niskom točkom zapaljivosti (Kodeks IGF), Međunarodnog kodeksa o poboljšanom programu inspekcija tijekom pregleda brodova za rasuti teret i tankera za ulje iz 2011. (Kodeks ESP iz 2011.), Međunarodnog kodeksa o sredstvima za spašavanje (Kodeks LSA), Međunarodnog kodeksa o sustavima za zaštitu od požara (Kodeks FFS) i Kodeksa o standardima za obuku, izdavanje svjedodžbi i obavljanje brodske straže (Kodeks STCW)

VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 100. stavak 2., u vezi s člankom 218. stavkom 9.,

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

budući da:

- (1) Konvencija o Međunarodnoj pomorskoj organizaciji (IMO) stupila je na snagu 17. ožujka 1958.
- (2) IMO je specijalizirana agencija Ujedinjenih naroda nadležna za sigurnost i zaštitu pomorskog prometa te sprečavanje onečišćenja mora i atmosferskog onečišćenja s brodova. Sve države članice Unije članice su IMO-a. Unija nije članica IMO-a.
- (3) U skladu s člankom 38. točkom (a) Konvencije o Međunarodnoj pomorskoj organizaciji Odbor za zaštitu morskog okoliša obavlja one zadaće koje Međunarodnoj pomorskoj organizaciji jesu ili mogu biti dodijeljene međunarodnim konvencijama ili u okviru međunarodnih konvencija za sprečavanje i kontrolu onečišćenja mora s brodova, posebice u pogledu donošenja i izmjene pravila ili drugih odredbi.
- (4) U skladu s člankom 28. stavkom (b) Konvencije o Međunarodnoj pomorskoj organizaciji Odbor za pomorsku sigurnost osigurava instrumente za izvršavanje svih dužnosti koje mu u skladu s tom Konvencijom povjeri Skupština IMO-a ili Vijeće IMO-a, kao i svih dužnosti obuhvaćenih područjem primjene tog članka koje mogu biti dodijeljene Odboru za pomorsku sigurnost u okviru bilo kojeg drugog međunarodnog instrumenta, a koje je IMO prihvatio.
- (5) Odbor za zaštitu morskog okoliša IMO-a na 81. sjednici od 18. do 22. ožujka 2024. treba donijeti izmjene članka V. Protokola I. Međunarodne konvencije o sprečavanju onečišćenja s brodova (Konvencija MARPOL), Priloga VI. Konvenciji MARPOL u vezi s gorivima s niskom točkom zapaljivosti i drugim pitanjima povezanim s gorivom, pristupačnosti podataka u bazi podataka IMO-a o potrošnji goriva brodova (IMO DCS) i uključivanjem podataka o obavljenom prijevozu i veće razine

granularnosti u sustav IMO DCS te u vezi s Konvencijom o upravljanju balastnim vodama.

- (6) Odbor za pomorsku sigurnost IMO-a na 108. sjednici od 15. do 24. svibnja 2024. treba donijeti izmjene poglavlja II.-1, II.-2 i V. Međunarodne konvencije o zaštiti ljudskih života na moru iz 1974. (Konvencija SOLAS), Međunarodnog kodeksa o sigurnosti brodova koji koriste plinove ili goriva s niskom točkom zapaljivosti (Kodeks IGF), Međunarodnog kodeksa o poboljšanom programu inspekcija tijekom pregleda brodova za rasuti teret i tankera za ulje iz 2011. (Kodeks ESP iz 2011.), Međunarodnog kodeksa o sredstvima za spašavanje (Kodeks LSA), Međunarodnog kodeksa o sustavima za zaštitu od požara (Kodeks FSS) i odjeljka A-VI/1 Kodeksa o standardima za obuku, izdavanje svjedodžbi i obavljanje brodske straže (Kodeks STCW).
- (7) Primjereno je utvrditi stajalište koje treba zauzeti u ime Unije na 81. sjednici Odbora za zaštitu morskog okoliša IMO-a jer predviđeni akti mogu presudno utjecati na sadržaj prava Unije, odnosno na Direktivu 2002/59/EZ o uspostavi sustava nadzora plovidbe i informacijskog sustava Zajednice¹, Direktivu 2009/18/EZ o određivanju temeljnih načela o istraživanju nesreća u području pomorskog prometa², Direktivu (EU) 2016/802 o smanjenju sadržaja sumpora u određenim tekućim gorivima³, Uredbu (EU) 2015/757 o praćenju emisija ugljikova dioksida iz pomorskog prometa, izvješćivanju o njima i njihovoj verifikaciji⁴, Direktivu 2003/87/EZ o uspostavi sustava trgovanja emisijskim jedinicama stakleničkih plinova unutar Unije⁵, Odluku (EU) 2015/1814 o uspostavi i funkcioniranju rezerve za stabilnost tržišta za sustav trgovanja emisijama stakleničkih plinova Unije⁶, Uredbu (EU) 2023/1805 o uporabi obnovljivih i niskougljičnih goriva u pomorskom prometu⁷ i Direktivu 2009/16/EZ o nadzoru države luke⁸.
- (8) Unija bi stoga trebala podržati izmjene članka V. Protokola I. uz Međunarodnu konvenciju o sprečavanju onečišćenja s brodova (Konvencija MARPOL) jer je važno da se uvede jedinstveni sustav izvješćivanja o gubitku kontejnera kako bi se izbjegli dvostruki zahtjevi za podnošenje i izbjegla zabuna, što uključuje rizik da se ne prijavi gubitak kontejnera na moru.
- (9) Unija bi trebala podržati izmjene Priloga VI. Konvenciji MARPOL koje se odnose na goriva s niskom točkom zapaljivosti i druga pitanja povezana s gorivom jer će se tako ukloniti zahtjev za ispitivanje i uključivanje informacija o plamištu u dostavnicu za goriva kad je riječ o gorivima s niskom točkom zapaljivosti, koji nije bio u skladu s nedavnim izmjenama poglavlja II.-2 Konvencije SOLAS donesenima na 106. sjednici MSC-a. Unija bi trebala podržati i izmjene Priloga VI. Konvenciji MARPOL koje se odnose na pristupačnost podataka u bazi podataka IMO-a o potrošnji goriva brodova (IMO DCS) te na uključivanje podataka o obavljenom prijevozu i veće razine granularnosti u sustav IMO DCS jer se njima optimizira upotreba sustava za prikupljanje podataka radi donošenja politika za dekarbonizaciju pomorskog prometa i ujedno su kompromis između šireg pristupa podacima sustava IMO DCS i njihove

¹ SL L 208, 5.8.2002., str. 10.

² SL L 131, 28.5.2009., str. 114.

³ SL L 132, 21.5.2016., str. 58.

⁴ SL L 123, 19.5.2015., str. 55.

⁵ SL L 275, 25.10.2003., str. 32.

⁶ SL L 264, 9.10.2015., str. 1.

⁷ SL L 234, 22.9.2023., str. 48.

⁸ SL L 131, 28.5.2009., str. 57.

kontrole od strane Tajništva IMO-a. S jedne strane, analitičkim konzultantskim društvima i istraživačkim subjektima odobrava se pristup podacima DCS-a ovisno o odobrenju Tajništva IMO-a, a s druge strane, svakom društvu omogućuje se da javnosti dobrovoljno otkrije podatke iz DCS-a o svojim brodovima.

- (10) Unija bi trebala podržati izmjene Konvencije o upravljanju balastnim vodama jer će potaknuti korištenje digitalizacije za vođenje elektroničkih brodarskih knjižica u skladu s tom konvencijom.
- (11) Primjereno je utvrditi stajalište koje treba zauzeti u ime Unije na 108. sjednici Odbora za pomorsku sigurnost IMO-a jer predviđeni akti mogu presudno utjecati na sadržaj prava Unije, odnosno na Direktivu 2009/45/EZ o sigurnosnim pravilima i normama za putničke brodove⁹, Direktivu 2002/59/EZ o uspostavi sustava nadzora plovidbe i informacijskog sustava Zajednice¹⁰, Direktivu 2009/18/EZ o određivanju temeljnih načela o istraživanju nesreća u području pomorskog prometa¹¹, Uredbu (EU) br. 530/2012 o ubrzanom postupnom uvođenju zahtjeva za dvostrukom oplatom ili ekvivalentnih projektnih zahtjeva za tankere za ulje s jednostrukom oplatom¹², Direktivu 2014/90/EU o pomorskoj opremi¹³ i Direktivu (EU) 2022/993 o minimalnoj razini osposobljavanja pomoraca¹⁴.
- (12) Stoga bi Unija trebala podržati izmjene poglavlja II.-1, II.-2 i V. Međunarodne konvencije o zaštiti ljudskih života na moru iz 1974. (Konvencija SOLAS) jer će se njima znatno povećati sigurnost i zajamčiti da svi novi brodovi, osim tankera, od 20 000 tona bruto tonaže i više, imaju odgovarajuću opremu za tegljenje u slučaju nužde, kao i općenito poboljšati standarde protupožarne zaštite na putničkim brodovima, uključujući ro-ro putničke brodove, i sigurnost upotrebe goriva na putničkim brodovima. Osim toga, njima će se pojednostavniti obrada izvješća o gubitku kontejnera, a time i ispuniti regulatorne obveze, uvesti obveza izvješćivanja države zastave IMO-u, povećati sigurnost plovidbe i spriječiti onečišćenje.
- (13) Unija bi trebala podržati izmjene Međunarodnog kodeksa o sigurnosti brodova koji koriste plinove ili goriva s niskom točkom zapaljivosti (Kodeks IGF) jer će se tim izmjenama povećati sigurnost brodova, uključujući putničke brodove, koji kao gorivo upotrebljavaju prirodni plin.
- (14) Unija bi trebala podržati te izmjene Međunarodnog kodeksa o poboljšanom programu inspekcija tijekom pregleda brodova za rasuti teret i tankera za ulje iz 2011. (Kodeks ESP iz 2011.) zato što će se zahvaljujući njima izmijeniti postupci za odobravanje i certificiranje poduzeća koje se bavi mjerenjem debljine konstrukcija trupa iz priloga izmjenama Kodeksa ESP iz 2011. donesenima 2019. jer će se upućivati na upravu umjesto na organizaciju koju je priznala uprava. To će pridonijeti jasnoći tog postupka.
- (15) Unija bi trebala podržati izmjene Međunarodnog kodeksa o sredstvima za spašavanje (Kodeks LSA) jer se njima promiče pomorska sigurnost tako da se revidira brzina spuštanja za plovila za preživljavanje i brodica za prikupljanje na putničkim brodovima, osiguraju odgovarajuća svojstva prsluka za spašavanje u vodi radi

⁹ SL L 163, 25.6.2009., str. 1.

¹⁰ SL L 208, 5.8.2002., str. 10.

¹¹ SL L 131, 28.5.2009., str. 114.

¹² SL L 172, 30.6.2012., str. 3.

¹³ SL L 257, 28.8.2014., str. 146.

¹⁴ SL L 169, 27.6.2022., str. 45.

sigurnosti pomoraca i povećaju sigurnosni standardi sustava s jednostrukim užetom za zavješanje i kukom za otpuštanje pod opterećenjem i to tako da se uklone izuzeća iz stavka 4.4.7.6.17.

- (16) Unija bi trebala podržati izmjene Međunarodnog kodeksa o sustavima za zaštitu od požara (Kodeks FSS) jer će se njima poboljšati protupožarna zaštita putničkih brodova, posebno ro-ro putničkih brodova, i uvelike pridonijeti sigurnosti ljudskih života na moru.
- (17) Unija bi trebala podržati izmjene odjeljka A-VI/1 Kodeksa o standardima za obuku, izdavanje svjedodžbi i obavljanje brodske straže (Kodeks STCW) jer će se njima zajamčiti sigurno radno mjesto za pomorce tako što će se u odjeljak A-VI/1 „Obvezni minimalni zahtjevi za upoznavanje, temeljnu obuku i osposobljavanje u području sigurnosti za sve pomorce” uvrstiti nova kompetencija za „doprinos sprečavanju zlostavljanja i uznemiravanja i odgovoru na njih, uključujući seksualno nasilje i seksualno uznemiravanje”.
- (18) Stajalište Unije zajednički će izraziti države članice Unije koje su članice IMO-a i Komisija,

DONIJELO JE OVU ODLUKU:

Članak 1.

Stajalište koje treba zauzeti u ime Unije na 81. sjednici Odbora za zaštitu morskog okoliša Međunarodne pomorske organizacije („IMO”) jest složiti se s donošenjem izmjena:

- (a) članka V. Protokola I. uz Međunarodnu konvenciju o sprečavanju onečišćenja s brodova (Konvencija MARPOL), kako je navedeno u Prilogu dokumentu IMO-a MEPC 81/3/1;
- (b) Priloga VI. Konvenciji MARPOL koje se odnose na goriva s niskom točkom zapaljivosti i druga pitanja povezana s gorivom, pristupačnost podataka u bazi podataka IMO-a o potrošnji goriva brodova (IMO DCS) te na uključivanje podataka o obavljenom prijevozu i većoj razini granularnosti u sustav IMO DCS, kako je navedeno u Prilogu dokumentu IMO-a MEPC 81/3/2; i
- (c) Konvencije o upravljanju balastnim vodama kako je navedeno u Prilogu dokumentu IMO-a MEPC 81/3.

Članak 2.

Stajalište koje treba zauzeti u ime Unije na 108. sjednici Odbora za pomorsku sigurnost Međunarodne pomorske organizacije („IMO”) jest složiti se s donošenjem izmjena:

- (a) poglavlja II.-1, II.-2 i V. Međunarodne konvencije o zaštiti ljudskih života na moru iz 1974. (Konvencija SOLAS), kako je navedeno u prilogima 1. i 2. dokumentu IMO-a MSC 108/3;
- (b) Međunarodnog kodeksa o sigurnosti brodova koji koriste plinove ili goriva s niskom točkom zapaljivosti (kodeks IGF), kako je navedeno u Prilogu 3. dokumentu IMO-a MSC 108/3;
- (c) Međunarodnog kodeksa o poboljšanom programu inspekcija tijekom pregleda brodova za rasuti teret i tankera za ulje iz 2011. (Kodeks ESP-a iz 2011.), kako je navedeno u Prilogu 5. dokumentu IMO-a MSC 108/3;

- (d) Međunarodnog kodeksa o sredstvima za spašavanje (Kodeks LSA), kako je navedeno u Prilogu 6. dokumentu IMO-a MSC 108/3;
- (e) Međunarodnog kodeksa o sustavima za zaštitu od požara (Kodeks FSS), kako je navedeno u Prilogu 7. dokumentu IMO-a MSC 108/3; i
- (f) odjeljka A-VI/1 Kodeksa o standardima za obuku, izdavanje svjedodžbi i obavljanje brodske straže (Kodeks STCW), kako je navedeno u Prilogu dokumentu IMO-a MSC 108/3/2.

Članak 3.

1. Stajalište iz članka 1. izražavaju Komisija i države članice Unije koje su članice Odbora za zaštitu morskog okoliša IMO-a, djelujući zajednički u interesu Unije.
2. Stajalište iz članka 2. izražavaju Komisija i države članice Unije koje su članice Odbora za pomorsku sigurnost IMO-a, djelujući zajednički u interesu Unije.

Članak 4.

Ova je Odluka upućena Komisiji i državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu,

*Za Vijeće
Predsjednik*