



Briselē, 2024. gada 20. februārī
(OR. en)

6829/24

Starpiestāžu lieta:
2024/0040(NLE)

MAR 34
OMI 24
ENV 199
CLIMA 80

PRIEKŠLIKUMS

Sūtītājs:	Eiropas Komisijas ģenerālsekretāre, parakstījusi direktore <i>Martine DEPREZ</i>
Saņemšanas datums:	2024. gada 20. februāris
Saņēmējs:	Eiropas Savienības Padomes ģenerālsekretāre <i>Thérèse BLANCHET</i>
K-jas dok. Nr.:	COM(2024) 74 final
Temats:	Priekšlikums - PADOMES LĒMUMS par nostāju, kas Starptautiskajā Jūrniecības organizācijā Jūras vides aizsardzības komitejas 81. sesijā un Kuģošanas drošības komitejas 108. sesijā Eiropas Savienības vārdā jāieņem attiecībā uz grozījumu pieņemšanu Starptautiskajā konvencijā par piesārņojuma novēršanu no kuģiem (<i>MARPOL</i>), Balasta ūdens pārvaldības konvencijā, Starptautiskajā konvencijā par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (<i>SOLAS</i>), Starptautiskajā drošības kodeksā kuģiem, kuros kā degvielu izmanto gāzi vai citas degvielas ar zemu uzliesmošanas temperatūru (<i>IGF</i> kodekss), 2011. gada Starptautiskajā kodeksā par pastiprinātu pārbaužu programmu beramkravu kuģu un naftas tankkuģu apsekojumu laikā (2011. gada <i>ESP</i> kodekss), Starptautiskajā glābšanas līdzekļu (<i>LSA</i>) kodeksā, Starptautiskajā ugunsdrošības sistēmu kodeksā (<i>FSS</i> kodekss) un Jūrnieku sagatavošanas, sertifikācijas un sardzes pildīšanas (<i>STCW</i>) kodeksā

Pielikumā ir pievienots dokuments COM(2024) 74 *final*.

Pielikumā: COM(2024) 74 *final*



EIROPAS
KOMISIJA

Briselē, 20.2.2024.
COM(2024) 74 final

2024/0040 (NLE)

Priekšlikums

PADOMES LĒMUMS

par nostāju, kas Starptautiskajā Jūrniecības organizācijā Jūras vides aizsardzības komitejas 81. sesijā un Kuģošanas drošības komitejas 108. sesijā Eiropas Savienības vārdā jāieņem attiecībā uz grozījumu pieņemšanu Starptautiskajā konvencijā par piesārņojuma novēršanu no kuģiem (*MARPOL*), Balasta ūdens pārvaldības konvencijā, Starptautiskajā konvencijā par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (*SOLAS*), Starptautiskajā drošības kodeksā kuģiem, kuros kā degvielu izmanto gāzi vai citas degvielas ar zemu uzliesmošanas temperatūru (*IGF* kodekss), 2011. gada Starptautiskajā kodeksā par pastiprinātu pārbaužu programmu beramkravu kuģu un naftas tankkuģu apsekojumu laikā (2011. gada *ESP* kodekss), Starptautiskajā glābšanas līdzekļu (*LSA*) kodeksā, Starptautiskajā ugunsdrošības sistēmu kodeksā (*FSS* kodekss) un Jūrnieku sagatavošanas, sertifikācijas un sardzes pildīšanas (*STCW*) kodeksā

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA PRIEKŠMETS

Šis priekšlikums attiecas uz lēmumu, ar kuru nosaka nostāju, kas Savienības vārdā jāpieņem Starptautiskās Jūrniecības organizācijas Jūras vides aizsardzības komitejas (*MEPC*) 81. sesijā (*MEPC* 81), kuras norise plānota no 2024. gada 18. līdz 22. martam, un Starptautiskās Jūrniecības organizācijas Kuģošanas drošības komitejas (*MSC*) 108. sesijā (*MSC* 108), kuras norise plānota no 2024. gada 15. līdz 24. maijam.

MEPC 81 laikā paredzēts pieņemt grozījumus šādos dokumentos:

- (1) Starptautiskās konvencijas par piesārņojuma novēršanu no kuģiem (*MARPOL* konvencija) I protokola V pantā,
- (2) *MARPOL* konvencijas VI pielikumā un
- (3) Balasta ūdens pārvaldības konvencijā.

MSC 108 laikā paredzēts pieņemt grozījumus šādos dokumentos:

- (4) 1974. gada Starptautiskās konvencijas par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (*SOLAS* konvencija) II-1., II-2. un V nodaļā,
- (5) Starptautiskajā drošības kodeksā kuģiem, kuros kā degvielu izmanto gāzi vai citas degvielas ar zemu uzliesmošanas temperatūru (*IGF* kodekss),
- (6) 2011. gada Starptautiskajā kodeksā par uzlabotu pārbaužu programmu beramkravu kuģu un naftas tankkuģu apsekojumu laikā (2011. gada *ESP* kodekss),
- (7) Starptautiskajā glābšanas līdzekļu (*LSA*) kodeksā,
- (8) Starptautiskajā ugunsdrošības sistēmu (*FSS*) kodeksā,
- (9) Jūrnieku sagatavošanas, sertificēšanas un sardzes pildīšanas (*STCW*) kodeksa A-VI/1. iedaļā.

2. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

2.1. Konvencija par Starptautisko Jūrniecības organizāciju

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

Konvencija stājās spēkā 1958. gada 17. martā.

Visas dalībvalstis ir konvencijas puses. Savienība nav konvencijas puse.

Visas dalībvalstis ir puses 1973. gada Starptautiskajā konvencijā par piesārņojuma novēršanu no kuģiem (*MARPOL* konvencija), kas stājās spēkā 1983. gada 2. oktobrī, un puses VI pielikumā, kas stājās spēkā 2005. gada 18. maijā. Savienība nav *MARPOL* konvencijas puse.

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

2.2. Starptautiskā Jūrniecības organizācija

Starptautiskā Jūrniecības organizācija (SJO) ir specializēta ANO aģentūra, kas atbild par kuģošanas drošību un drošumu un kuģu izraisīta jūras piesārņojuma novēršanu. Tā ir institūcija, kas nosaka globālos standartus starptautiskās kuģniecības drošības, drošuma un vidiskā snieguma jomā. Tās galvenais uzdevums ir izveidot taisnīgu un iedarbīgu, vispārpieņemtu un visaptveroši īstenotu kuģniecības nozares tiesisko regulējumu.

Organizācijā var iesaistīties jebkura valsts, un visas ES dalībvalstis ir SJO dalībnieces. ES un SJO attiecību pamatā ir Starpvalstu jūrniecības konsultatīvās organizācijas (*IMCO*) un Eiropas Kopienų Komisijas vienošanās par sadarbību, kas noslēgta 1974. gadā.

SJO Kuģošanas drošības komitejā (*MSC*) darbojas visas SJO dalībnieces, un tās sanāksmes notiek vismaz reizi gadā. Tā izskata jebkādas organizācijas darbības jomā esošus jautājumus, kas attiecas uz navigācijas līdzekļiem, kuģu būvi un aprīkojumu, 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 Jūras vides aizsardzības komitejā (*MEPC*) arī darbojas visas SJO dalībnieces, un tās sanāksmes notiek vismaz reizi gadā. Tā risina SJO darbības jomā esošos vidiskos jautājumus, kuri saistīti ar kuģu izraisīta piesārņojuma kontroli un novēršanu, uz ko attiecas *MARPOL* līgums un kas aptver piesārņojumu ar naftu, ķīmiskām vielām, kuras pārvadā kā lejamkravu, notekūdeņiem, atkritumiem un kuģu emisijām gaisā, ieskaitot gaisu piesārņojošas vielas un siltumnīcefekta gāzu emisijas. Citi risināmie jautājumi ietver balasta ūdens pārvaldību, pretapaugšanas sistēmas, kuģu reciklēšanu, gatavību un reaģēšanas darbības piesārņojuma gadījumā un īpašu reģionu un īpaši jutīgu jūras reģionu identificēšanu.

Gan SJO Kuģošanas drošības komiteja, gan Jūras vides aizsardzības komiteja nodrošina mehānismu, kas ļauj tām izpildīt SJO konvencijas, SJO Asamblejas vai SJO Padomes uzticētos pienākumus vai iepriekšminētajā darbības jomā esošus pienākumus, kurus tām var uzticēt saskaņā ar citiem starptautiskiem tiesību aktiem un kurus atzīst SJO. Kuģošanas drošības komitejas un Jūras vides aizsardzības komitejas, kā arī to palīgstruktūru lēmumus pieņem ar šo komiteju locekļu balsu vairākumu.

2.3. Paredzētie SJO Jūras vides aizsardzības komitejas akti

Jūras vides aizsardzības komitejas 81. sesijā laikā no 2024. gada 18. līdz 22. martam jāpieņem grozījumi *MARPOL* konvencijas I protokola V pantā, *MARPOL* konvencijas VI pielikumā un Balasta ūdens pārvaldības konvencijā.

Paredzēto *MARPOL* konvencijas I protokola V panta grozījumu mērķis ir pārskatīt ziņošanas procedūras par konteineru pazaudēšanu, lai novērstu dubulto ziņošanu.

Mērķis paredzētajiem grozījumiem *MARPOL* konvencijas VI pielikumā par degvielām ar zemu uzliesmošanas temperatūru un citiem ar degvielleļļu (degvielu) saistītiem jautājumiem ir atrisināt prasību par uzliesmošanas temperatūras informācijas pārbaudi un iekļaušanu degvielas piegādes pavaddokumentā (*BDN*) degvielām ar zemu uzliesmošanas temperatūru, kas neatbilda nesenajiem *MSC* 106. sesijā pieņemtajiem grozījumiem *SOLAS* konvencijas II-2. nodaļā. Attiecībā uz grozījumiem, kas skar piekļuvi datiem SJO kuģu degvielas patēriņa datubāzē (SJO DVS) un pārvadāšanas darba datu iekļaušanu SJO datu vākšanas sistēmā

(DVS), kā arī paaugstinātu precizitātes līmeni šajā sistēmā, mērķis ir optimizēt DVS izmantošanu kuģniecības dekarbonizācijas politikas veidošanas interesēs.

Paredzēto Balasta ūdens pārvaldības konvencijas grozījumu mērķis ir veicināt konvencijā paredzēto elektronisko reģistrācijas žurnālu izmantošanu.

2.4. Paredzētie SJO Kuģošanas drošības komitejas akti

Kuģošanas drošības komitejas 108. sesijā laikā no 2024. gada 15. līdz 24. maijam jāpieņem grozījumi *SOLAS* konvencijas II-1., II-2. un V nodaļā, *IGF* kodeksā, 2011. gada *ESP* kodeksā, *LSA* kodeksā, *FSS* kodeksā un *STCW* kodeksa A-VI/1. iedaļā.

Mērķis paredzētajiem grozījumiem 1974. gada *SOLAS* konvencijas II-1., II-2. un V nodaļā ir attiecīgi nodrošināt kuģu drošu vilkšanu, uzlabot pasažieru kuģu, tai skaitā ro-ro pasažieru kuģu, ugunsdrošību un vienkāršot ziņojumu par pazaudētiem konteineriem apstrādi.

Paredzēto *IGF* kodeksa grozījumu mērķis ir uzlabot kuģu, tai skaitā pasažieru kuģu, drošību, kā degvielu izmantojot dabasgāzi.

Paredzēto 2011. gada *ESP* kodeksa grozījumu mērķis ir precizēt procedūras korpusa konstrukciju biežuma mērīšanu veicoša uzņēmuma apstiprināšanai un sertifikācijai.

Paredzēto *LSA* kodeksa grozījumu mērķis ir veicināt kuģošanas drošību, pārskatot pasažieru kuģu glābšanas līdzekļu un dežūrlaivu nolaišanas ātrumu, nodrošinot glābšanas vestu atbilstošu darbību ūdenī jūrnieku drošībai un paaugstinot drošības standartus vienas falles un āķu sistēmām ar atbrīvošanas āķiem slodzes apstākļos.

Paredzēto *FSS* kodeksa grozījumu mērķis ir uzlabot pasažieru kuģu, jo īpaši ro-ro pasažieru kuģu, ugunsdrošību.

Paredzēto *STCW* kodeksa A-VI/1. iedaļas grozījumu mērķis ir garantēt drošu darba vietu jūrniekiem.

3. NOSTĀJA, KAS JĀPIEŅEM SAVIENĪBAS VĀRDĀ JŪRAS VIDES AIZSARDZĪBAS KOMITEJAS 81. SESIJĀ

3.1. Grozījumi Starptautiskās konvencijas par piesārņojuma novēršanu no kuģiem (*MARPOL*) I protokola V pantā

MSC 103. sesijā tika panākta vienošanās tās darba kārtībā pēc divu gadu perioda iekļaut izstrādni attiecībā uz tematu “Pasākumu izstrāde attiecībā uz jūrā pazaudētu konteineru atklāšanu un obligātu ziņošanu par tiem, kas var uzlabot šādu konteineru atrašanās vietas noteikšanu, izsekošanu un atgūšanu” (*Development of measures regarding the detection and mandatory reporting of containers lost at sea that may enhance the positioning, tracking and recovery of such containers*), un ir nepieciešamas divas sesijas, lai pabeigtu šā jautājuma risināšanu, par koordinējošo institūciju nosakot Kravu un konteineru pārvaldījumu apakškomiteju (*CCC*).

CCC 8. sesijā tika panākta vienošanās izveidot Darba grupu pasākumu izstrādei attiecībā uz jūrā pazaudētu konteineru atklāšanu un obligātu ziņošanu par tiem un uzdeva tai, ņemot vērā plenārsēdē izteiktos komentārus un pieņemtos lēmumus, cita starpā sagatavot *MARPOL* konvencijas I protokola V panta grozījumu projektu, pamatojoties uz ES iesniegumu (*CCC* 8/11/1).

Izskatot darba grupas ziņojumu, *CCC* 8. sesijā vienojās par *MARPOL* konvencijas I protokola V panta grozījumu projektu, lai šos grozījumus vienlaikus pieņemtu arī *MEPC*.

Savienības nostāja bija aktīvi atbalstīt šos grozījumus tādus, kādi tie bija iekļauti ES iesniegumā (CCC 8/11/1 (Austrālija *et al.*)).

MEPC 80. sesijā tika apstiprināts MARPOL konvencijas I protokola V panta grozījumu projekts, atzīmējot, ka MSC 107. sesijā tika apstiprināts saistīto SOLAS konvencijas V nodaļas grozījumu projekts ar mērķi panākt, lai grozījumi tiktu pieņemti MEPC 81. sesijā.

Savienības nostāja bija aktīvi atbalstīt grozījumu projektu ar nosacījumu, ka MSC 107. sesijā tiks apstiprināts saistītais SOLAS konvencijas V nodaļas grozījumu projekts.

Tāpēc Savienībai būtu jāatbalsta šie grozījumi, jo ir svarīgi izveidot vienotu sistēmu ziņošanai par konteineru pazaudēšanu, lai izvairītos no divkārtšām iesniegšanas prasībām un novērstu neskaidrības, kas rada risku, ka netiek ziņots par jūrā pazaudētiem konteineriem.

3.2. Grozījumi MARPOL konvencijas VI pielikumā

Attiecībā uz MARPOL konvencijas VI pielikuma grozījumiem, kas skar degvielas ar zemu uzliesmošanas temperatūru un citus ar degvieleļļu saistītus jautājumus

MEPC 79. sesijā ar Rezolūciju MEPC.362(79) tika pieņemti grozījumi MARPOL konvencijas VI pielikumā, lai informācijai, kas jāiekļauj degvielas piegādes pavaddokumentā (BDN), pievienotu norādi par uzliesmošanas temperatūru, un aicināja ieinteresētās dalībvalstis un starptautiskās organizācijas iesniegt priekšlikumus MEPC 80. sesijā ar īpašu atsauci uz atbrīvojuma noteikšanu degvielām ar zemu uzliesmošanas temperatūru MARPOL konvencijas VI pielikuma 18.4. noteikumā, lai jautājumu risinātu saskaņā ar pašreizējo 3.7. punkta izstrādni (MEPC 79/15, 3.37. punkts).

MEPC 80. sesijā, ņemot vērā Gaisa piesārņojuma un energoefektivitātes darba grupas ziņojumu, tika apstiprināts MARPOL konvencijas VI pielikuma 2., 14. un 18. noteikuma un I papildinājuma grozījumu projekts ar mērķi pieņemt šos grozījumus MEPC 81. sesijā.

Savienības nostāja bija novirzīt grozījumu apspriešanu darba grupai gaisa piesārņojuma jautājumos, lai tos varētu izskatīt detalizēti.

Savienībai būtu jāieņem nostāja atbalstīt šos grozījumus, lai atrisinātu prasību par uzliesmošanas temperatūras informācijas pārbaudi un iekļaušanu BDN degvielām ar zemu uzliesmošanas temperatūru, kas neatbilda nesējajiem MSC 106. sesijā pieņemtajiem grozījumiem SOLAS konvencijas II-2. nodaļā.

Attiecībā uz grozījumiem MARPOL konvencijas VI pielikumā par piekļuvi datiem SJO kuģu degvielas patēriņa datubāzē (SJO DVS) un par pārvadāšanas darba datu iekļaušanu SJO DVS un paaugstinātu precizitātes līmeni šajā sistēmā

Savā 78. sesijā MEPC apstiprināja īpašu darba plūsmu attiecībā uz SJO kuģu degvieleļļas patēriņa datu vākšanas sistēmas (DVS) pārskatīšanu, aicinot ieinteresētās dalībvalstis un starptautiskās organizācijas iesniegt konkrētus priekšlikumus nākamajai Starpsesiju darba grupas siltumnīcefekta gāzu samazināšanas jautājumos (ISWG-GHG) sesijai (dokuments MEPC 78/17, 7.120. punkts).

Pēc tam ISWG-GHG savā 13. sesijā apsprieda ar dokumentu ISWG-GHG 13/7 (Austrija *et al.*) iesniegto priekšlikumu grozīt SJO DVS, izskatot iespējamās turpmākās izmaiņas SJO Globālās integrētās kuģošanas informācijas sistēmas (GISIS) ziņošanas modulī, tai skaitā papildu ziņošanas parametrus un uzlabotu pārredzamību.

MEPC 79. sesijā tika pausts plašs atbalsts priekšlikumam iekļaut pārvadāšanas darba datus, novatorisku tehnoloģiju iespējamo izmantošanu un ziņoto datu precizitātes līmeni un tika atzīmēts, ka attiecīgi ISWG-GHG 14. sesijai uzdots turpināt izskatīt MARPOL konvencijas VI pielikuma IX papildinājuma grozījumu projektu, par pamatu izmantojot 1. pielikumu

dokumentam ISWG-GHG 13/7, un dokumenta ISWG-GHG 13/7 līdzfinansētāji tika aicināti apspriesties ar tām delegācijām, kuras bija paidušas bažas par darbu pie iespējama pārskatīta priekšlikuma.

ISWG-GHG 14. sesijā tika ņemti vērā vairāki iesniegumi, kā arī izteikts aicinājums *MEPC* 80. sesijā ņemt vērā tālāk izklāstīto.

1. Grupā tika pausts plašs atbalsts pārvadāšanas darba datu iekļaušanai un paaugstinātam ziņoto datu precizitātes līmenim SJO kuģu degvielleļļas patēriņa DVS.
2. Tika paustas bažas par dažādiem jautājumiem, piem., ierosināto grozījumu nepilnīgu izstrādi un savlaicīgumu, tendenci pārmērīgi sarežģīt *CII* mehānismu, piekļuvi datiem un paredzamību un faktu, ka grupa nevarēja izdarīt secinājumus par šiem jautājumiem.
3. Dokumentos *ISWG-GHG* 14/4, *ISWG-GHG* 14/4/1, *ISWG-GHG* 14/4/2 izklāstītie priekšlikumi, kā arī dokumenta *MEPC* 80/WP.6 3. pielikumā izklāstīto ierosināto grozījumu apkopojums jānosūta Gaisa piesārņojuma un energoefektivitātes darba grupai, ko paredzēts izveidot *MEPC* 80. sesijas laikā, turpmākai izskatīšanai, lai pabeigtu to izstrādi, ņemot vērā šajā sesijā izteiktos komentārus.

Grupa norādīja, ka šis jautājums netiks atkārtoti pārskatīts *ISWG-GHG* 15. sesijas laikā un ka visi turpmākie dokumenti par šo jautājumu jāiesniedz izskatīšanai *MEPC* 80. sesijā.

MEPC 80. sesijas laikā tika izveidota Gaisa piesārņojuma un energoefektivitātes darba grupa, lai apspriestu vairākas tēmas, tai skaitā ierosinātos *MARPOL* konvencijas VI pielikuma grozījumus par SJO kuģu degvielleļļas patēriņa DVS pārskatīšanu, kā pamatu izmantojot dokumenta *MEPC* 80/WP.6 3. pielikumu, lai attiecīgajā sesijā pabeigtu *MARPOL* konvencijas VI pielikuma grozījumu projektu.

MEPC 80. sesijā tika apstiprināts *MARPOL* konvencijas VI pielikuma grozījumu projekts ar mērķi pieņemt šos grozījumus *MEPC* 81. sesijā.

Savienībai būtu jāieņem nostāja atbalstīt šos grozījumus, jo ar tiem optimizē DVS izmantošanu kuģniecības dekarbonizācijas politikas veidošanas interesēs un nodrošina kompromisu starp plašāku piekļuvi SJO DVS datiem un to kontroli, ko īsteno SJO sekretariāts. No vienas puses, analītisko konsultāciju un pētniecības struktūrām tiek nodrošināta piekļuve DVS datiem, ko apstiprina SJO sekretariāts, bet, no otras puses, tās nodrošina iespēju jebkuram uzņēmumam brīvprātīgi izpaust savu kuģu DVS datus plašākai sabiedrībai.

3.3. Grozījumi Balasta ūdens pārvaldības konvencijā

MEPC 80. sesijas laikā tika izveidota Balasta ūdens pārvaldības konvencijas pārskatīšanas grupa. Tai cita starpā tika uzdots apsvērt ierosinātos norādījumus par elektronisko reģistrācijas žurnālu izmantošanu saskaņā ar Balasta ūdens pārvaldības konvenciju (īsāk, *BWM* konvenciju), kas iekļauti dokumenta *MEPC* 79/4/10 pielikumā, un attiecīgi konsultēt komiteju, kā arī atkarībā no rezultāta, kāds panākts, izskatot ierosinātos norādījumus par elektronisko reģistrācijas žurnālu izmantošanu saskaņā ar *BWM* konvenciju, apsvērt ierosinātos izrietošos *BWM* konvencijas grozījumus, kas iekļauti dokumentā *MEPC* 79/4/9, un attiecīgi konsultēt komiteju.

Darba grupa pabeidza norādījumu projektu par elektronisko reģistrācijas žurnālu izmantošanu saskaņā ar *BWM* konvenciju un attiecībā uz minētajiem norādījumiem aicināja *MEPC* 80. sesijā pieņemt *MEPC* rezolūcijas projektu. Saistībā ar norādījumu projekta pabeigšanu grupa arī pievērsās dažiem jautājumiem, kas attiecas uz ierosinātajiem izrietošajiem

grozījumiem konvencijas A-1. un B-2. noteikumā par esošajiem elektroniskajiem reģistrācijas žurnāliem, kuri, iespējams, nav saskaņoti ar norādījumiem, un noteikumos par kapteiņa veikto ierakstu pārbaudi.

Pēc tam *MEPC* 80. sesijā tika izskatīts un apstiprināts projekts grozījumiem *BWM* konvencijas A-1. un B-2. noteikumā par elektronisko reģistrācijas žurnālu izmantošanu saskaņā ar konvenciju, lai pieņemtu šos grozījumus *MEPC* 81. sesijā.

Savienībai būtu jāpieņem nostāja atbalstīt šos grozījumus, jo tas ir solis virzienā uz digitalizāciju, nodrošinot, ka elektroniskie reģistrācijas žurnāli tiek veidoti saskaņā ar *BMW* konvenciju.

4. NOSTĀJA, KAS JĀPIEŅEM SAVIENĪBAS VĀRDĀ KUĢOŠANAS DROŠĪBAS KOMITEJAS 108. SESIJĀ

4.1. Grozījumi 1974. gada Starptautiskās konvencijas par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (*SOLAS* konvencija) II-1., II-2. un V nodaļā

Attiecībā uz grozījumiem 1974. gada SOLAS konvencijas II-1. nodaļā

MSC 103. sesijā tika panākta vienošanās uzticēt Kuģu projektēšanas un būves apakškomitejai (*SDC*) jaunu izstrādni attiecībā uz tematu “*SOLAS* konvencijas II-1. nodaļas 3.4. noteikuma grozījumu izstrāde, kas nepieciešama, lai prasības, kuras attiecas uz tankkuģu avārijas vilkšanas aprīkojumu, piemērotu cita veida kuģiem” (*Development of amendments to SOLAS regulation II-1/3-4 to apply requirements for emergency towing equipment for tankers to other types of ships*), ar mērķi šā rezultāta sasniegšanu pabeigt 2023. gadā.

SDC 8. sesijā Savienība kopā ar Austrāliju, Jaunzēlandi, Kanādu, Maroku un Vanuatu iesniedza dokumentu *SDC* 8/12/1, lai atbalstītu attiecīgo darba kārtības punktu, ierosinot paplašināt *SOLAS* konvencijas II-1. nodaļas 3.4. noteikuma 1. punkta darbības jomu (šobrīd šis punkts ir piemērojams tikai attiecībā uz tankkuģiem, kuru kravnesība nav mazāka par 20 000 tonnām), lai to attiecinātu uz visiem jaunajiem kuģiem, kuri nav tankkuģi un kuru bruto tilpība ir 20 000 un lielāka. No otras puses, Ķīna (*SDC* 8/12) ierosināja grozījumus *SOLAS* konvencijas II-1. nodaļas 3.4. noteikumā, kas ir piemērojams kuģiem, kuri nav tankkuģi un kuru bruto tilpība pārsniedz 150 000.

Priekšsēdētājs norādīja, ka abi iesniegumi saskaņā ar šo darba kārtības punktu ir pārāk atšķirīgi. Tāpēc, ņemot vērā laika trūkumu, labākais risinājums būtu atlikt diskusiju uz *SDC* 9. sesiju.

SDC 9. sesijā tika izveidota Ekspertu grupa jautājumos par tankkuģu avārijas vilkšanas aprīkojuma izmantošanu cita veida kuģiem un tai tika uzdots, ņemot vērā plenārsēdē izteiktos komentārus un pieņemtos lēmumus, pabeigt *SOLAS* konvencijas II-1. nodaļas 3.4. noteikuma grozījumu projektu, pamatojoties uz dokumentu *SDC* 8/12/1. Pēc diskusijām, kā arī ņemot vērā, ka lielākā daļa pauda atbalstu dokumentā *SDC* 8/12/1 iekļautajam priekšlikumam, apakškomiteja piekrita BT robežvērtībai 20 000 un vairāk attiecībā uz jauniem kuģiem, kuriem nepieciešams noteikt avārijas vilkšanas ierīces. Apakškomiteja aicināja *MSC* 107. sesijā apstiprināt projektu grozījumiem *SOLAS* konvencijas II-1. nodaļas 3.4. noteikumā, lai vēlāk pieņemtu šos grozījumus (*SDC* 9/16, 9. pielikums).

Savienības nostāja bija atbalstīt Savienības ierosinātos grozījumus *SOLAS* konvencijas II-1. nodaļas 3.4. noteikumā, lai paplašinātu *SOLAS* konvencijas II-1. nodaļas 3.4. noteikuma 1. punkta darbības jomu (šobrīd šis punkts ir piemērojams tikai attiecībā uz tankkuģiem, kuru kravnesība nav mazāka par 20 000 tonnām) un to attiecinātu uz visiem jaunajiem kuģiem, kuri nav tankkuģi un kuru bruto tilpība ir 20 000 un lielāka.

Kuģošanas drošības komiteja (MSC) 107. sesijā apstiprināja grozījumu projektu SOLAS konvencijas II-1. nodaļas 3.4. noteikumam, un tas attiecas uz jaunām prasībām visiem jaunajiem kuģiem, kuri nav tankkuģi un kuru BT nav mazāka par 20 000, noteikt avārijas vilkšanas ierīces ar mērķi pieņemt šos grozījumus MSC 108. sesijā.

Savienībai būtu jāpieņem nostāja atbalstīt šos grozījumus, lai būtiski palielinātu drošību un nodrošinātu, ka visus jaunus kuģus, kuri nav tankkuģi (jo īpaši pasažieru kuģus) un kuru bruto tilpība ir 20 000 un lielāka, var droši vilkt avārijas gadījumā.

Attiecībā uz grozījumiem 1974. gada SOLAS konvencijas II-2. nodaļā par ugunsdrošību, jo īpaši uz pasažieru kuģiem, un konkrētāk:

ugunsgrēka un sprādzienu novēršana — 4. noteikums

MSC 105. sesijā tika apstiprināts un tās 106. sesijā tika pieņemts SOLAS konvencijas II-2. nodaļas grozījumu projekts attiecībā uz degvieleļļas (šķidrās degvielas) piegādātājiem, kuri nav ievērojuši uzliesmošanas temperatūras prasības, pasākumiem pret degvieleļļas piegādātājiem, kuri ir atzīti par tādiem, kas piegādā degvieleļļu, kura neatbilst minimālajām uzliesmošanas temperatūras prasībām, un attiecībā uz dokumentāciju par faktiskās degvielas partijas uzliesmošanas temperatūru bunkurēšanas laikā.

MSC 105. sesijā tika arī apstiprināts aktualizētais rīcības plāns un korespondences grupas izveide turpmāku pasākumu izstrādei, lai uzlabotu kuģu drošību saistībā ar degvieleļļas izmantošanu, par ko jāziņo MSC 107. sesijā, lai turpinātu izstrādāt pamatnostādņu projektu kuģiem ar mērķi risināt situācijas, kad tiem ir orientējoši testa rezultāti, kas liecina, ka piegādātā degvieleļļa var neatbilst uzliesmošanas temperatūras prasībām.

Korespondences grupa vienojās, pamatojoties uz dokumenta MSC 107/6 3. pielikumu, turpināt izstrādāt vispārīgu SOLAS konvencijas prasību, ka degvieleļļa nedrīkst apdraudēt kuģa drošību, līdzīgi MARPOL konvencijas VI pielikuma 18.3.1.1.3. noteikumam. Grupa apsprieda arī plenārsēdē paustās bažas par norādi “kaitīgs apkalpes locekļiem”. Ņemot vērā, ka MARPOL konvencijas VI pielikumā izmantots termins “kaitīgs apkalpes locekļiem”, grupa piekrita šo pašu terminu lietot SOLAS konvencijas grozījumu projektā. Visbeidzot, grupa piekrita jaunajam SOLAS konvencijas II-2. nodaļas 4.2.1.9. noteikumam, kas izklāstīts dokumenta MSC 107/WP.10 3. pielikumā, lai to apstiprinātu un vēlāk pieņemtu komiteja.

MSC 107. sesijā tika apstiprināts projekts grozījumiem SOLAS konvencijas II-2. nodaļas 4. noteikumā attiecībā uz citiem degvieleļļas parametriem, nevis uzliesmošanas temperatūru, lai pieņemtu šos grozījumus MSC 108. sesijā.

Savienības nostāja MSC 107. sesijā bija turpināt apspriest darbu attiecīgajā darba grupā, jo korespondences grupa šo darbu nepabeidza.

Savienībai būtu jāpieņem nostāja atbalstīt šos grozījumus, jo tie uzlabos degvieleļļas lietošanas drošību, it īpaši pasažieru kuģiem.

Ugunsgrēka dzēšana un īpašas prasības — 7., 9., 20. un 23. noteikums

MSC 97. sesijā vienojās par ES ierosināto jauno izstrādni attiecībā uz ugunsgrēkiem uz pasažieru kuģu ro-ro klājiem, pamatojoties uz pētījumu par negadījumiem, kas notikuši uz ro-ro pasažieru kuģiem, un nosakot 14 iespējamās intervences jomas instrumentu uzlabošanai un grozīšanai.

Kuģu sistēmu un iekārtu apakškomitejas (SSE) 6. sesijā izdevās pabeigt pagaidu pamatnostādņu projektu, kas ietvēra vairākus priekšlikumus, kuri bija tiešs divu FIRESAFE pētījumu rezultāts. Turklāt SSE 6. sesijā tika panākts labs progress, izstrādājot grozījumu

projektus pārskatītajām pamatnostādnēm par ugunsdrošības sistēmu un ierīču apkopi un inspekciju (MSC.1/Circ.1432).

SSE 8. sesijā tika turpināta *SOLAS* konvencijas II-2. nodaļas un *FSS* kodeksa grozījumu projekta izstrāde attiecībā jauniem un esošajiem ro-ro pasažieru kuģiem un tika atjaunota Ugunsdrošības korespondences grupa, lai turpinātu darbu starp sesijām, ievērojot noteiktos darba uzdevumus, kas izklāstīti dokumenta SSE 8/20 6.26. punktā, kā arī grupai tika uzdots iesniegt ziņojumu šai sesijai.

SSE 9. sesijā tika pausta piekrišana *SOLAS* konvencijas II-2. nodaļas grozījumu projektam attiecībā uz ro-ro pasažieru kuģu ugunsdrošību, kā noteikts dokumenta SSE 9/20 5. pielikumā, ar mērķi apstiprināt šos grozījumus MSC 107. sesijā un vēlāk pieņemt MSC 108. sesijā.

SSE 9. sesijā arī tika atzīmēts, ka grupa ir apsvērusi ugunsgrēka atklāšanas sistēmu vadības posteņos un attālās palīgtelpās uz kravas kuģiem un vienojusies, ka termins “pastāvīgas uzraudzības galvenais vadības postenis”, kā ierosināts korespondences grupas ziņojumā (SSE 9/6), būtu jāaizstāj ar terminu “visi vadības posteņi un kravas kontroles telpas”. Pēc tam apakškomiteja piekrita *SOLAS* konvencijas II-2. nodaļas 7.5.5. noteikuma grozījumu projektam, kas paredzēts dokumenta SSE 9/20 5. pielikumā, ar mērķi apstiprināt šos grozījumus MSC 107. sesijā un vēlāk pieņemt MSC 108. sesijā.

Savienības nostāja SSE 9. sesijā bija vispārīgi atbalstīt Ugunsdrošības korespondences grupas ziņojumu (SSE 9/6) un ierosināt šo dokumentu, kā arī dokumentu SSE 9/6/1 (Japāna) nodot darba grupai ugunsdrošības jautājumos turpmākām detalizētām diskusijām, lai šajā sesijā pabeigtu grozījumus *SOLAS* konvencijas II-2. nodaļā un *FSS* kodeksā.

MSC 107. sesijā tika apstiprināts *SOLAS* konvencijas II-2. nodaļas grozījumu projekts par ro-ro pasažieru kuģu ugunsdrošību, kā noteikts MSC 107. sesijas ziņojuma (MSC 107/20) 14.16.2. punktā un dokumenta MSC 107/20/Add. 1 33. pielikumā, ar mērķi pieņemt šos grozījumus MSC 108. sesijā.

Savienības nostāja MSC 107. sesijā bija atbalstīt *SOLAS* konvencijas II-2. nodaļas grozījumu projektu, bet ņemot vērā Japānas ierosinātās izmaiņas (MSC 107/14/4).

Savienībai būtu jāpieņem nostāja atbalstīt šos grozījumus, jo tie ievērojami uzlabos cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras, uzlabojot pasažieru kuģu un jo īpaši ro-ro pasažieru kuģu ugunsdrošības standartus.

Attiecībā uz grozījumiem 1974. gada SOLAS konvencijas V nodaļā par kuģošanas drošību — 31. un 32. noteikums

MSC 103. sesijā tika panākta vienošanās tās darba kārtībā pēc divu gadu perioda iekļaut izstrādni attiecībā uz tematu “Pasākumu izstrāde attiecībā uz jūrā pazaudētu konteineru atklāšanu un obligātu ziņošanu par tiem, kas var uzlabot šādu konteineru atrašanās vietas noteikšanu, izsekošanu un atgūšanu” (*Development of measures regarding the detection and mandatory reporting of containers lost at sea that may enhance the positioning, tracking and recovery of such containers*), un ir nepieciešamas divas sesijas, lai pabeigtu šā jautājuma risināšanu, par koordinējošo institūciju nosakot Kravu un konteineru pārvadājumu apakškomiteju (CCC).

CCC 8. sesijā tika panākta vienošanās izveidot Darba grupu pasākumu izstrādei attiecībā uz jūrā pazaudētu konteineru atklāšanu un obligātu ziņošanu par tiem un uzdeva tai, ņemot vērā plenārsēdē izteiktos komentārus un pieņemtos lēmumus, cita starpā sagatavot *SOLAS* konvencijas V nodaļas grozījumu projektu, pamatojoties uz ES iesniegumu (CCC 8/11/1).

CCC 8. sesijā tika pabeigts *SOLAS* konvencijas V nodaļas grozījumu projekts (kā izklāstīts dokumenta CCC 8/18 7. pielikumā), lai iesniegtu grozījumus MSC 107. sesijai apstiprināšanai

un turpmākai pieņemšanai. Apakškomiteja arī atbalstīja darba grupas viedokli, ka grozījumu projektam jāstājas spēkā 2026. gada 1. janvārī ar nosacījumu, ka grozījumi tiks pieņemti līdz 2024. gada 1. jūlijam atbilstoši *ad hoc* vidusposma grozījumu ciklam, par kuru vienojās MSC 104. sesijā (CCC 8/WP.5, 18. punkts).

Savienības nostāja CCC 8. sesijā bija aktīvi atbalstīt priekšlikumu CCC 8/11/1 (Australija *et al.*) un ierosināt, ka tas kopā ar dokumentiem CCC 8/INF.7 (Nīderlande) un CCC 8/INF.9 (Francija) tiek nosūtīts tehniskai apspriešanai Darba grupā pasākumu izstrādei attiecībā uz jūrā pazaudētu konteineru atklāšanu un obligātu ziņošanu par tiem.

MSC 107. sesijā tika apstiprināts SOLAS konvencijas V nodaļas grozījumu projekts attiecībā uz ziņošanu par pazaudētiem konteineriem, lai pieņemtu šos grozījumus MSC 108. sesijā.

Savienībai būtu šie grozījumi jāatbalsta, jo ar tiem vienkāršos to ziņojumu apstrādi, kurus par pazaudētiem konteineriem sniedz, lai izpildītu normatīvos pienākumus, paredzēs prasību karoga valstīm sniegt ziņojumus SJO, palielinās kuģošanas drošību un novērsīs piesārņojumu.

4.2. Grozījumi Starptautiskajā drošības kodeksā kuģiem, kuros kā degvielu izmanto gāzi vai citas degvielas ar zemu uzliesmošanas temperatūru (IGF kodekss)

CCC 8. sesijā tika panākta vienošanās izveidot darba grupu IGF kodeksa grozījumu jautājumos un Starptautiskā kodeksa par kuģu konstrukciju un aprīkojumu, kuri pārvadā sašķidrinātas gāzes kā lejamkravas (IGC kodeksa) pārskatīšanas jautājumos un uzdeva šai grupai, ņemot vērā plenārsēdē izteiktos komentārus un pieņemtos lēmumus, pabeigt vairākus IGF kodeksa grozījumu projektus.

CCC 8. sesijā vienojās par IGF kodeksa grozījumu projektu, kas izklāstīts dokumenta CCC 8/18 3. pielikumā, un vienojās grozījumus iesniegt MSC 107. sesijai apstiprināšanai un turpmākai pieņemšanai. Šajā kontekstā apakškomiteja atbalstīja darba grupas ieteikumu izdot MSC apkārtrakstu par IGF kodeksa 4.2.2. un 8.4.1.–8.4.3. punkta grozījumu projekta agrīnu ieviešanu, un to paredzēts pieņemt MSC 108. sesijā (CCC 8/WP.4, 14. punkts).

Savienības nostāja CCC 8. sesijā bija atbalstīt darba grupas izveidi, lai pabeigtu IGF kodeksa grozījumus, kā norādīts Korespondences grupas ziņojumā (CCC 8/3), kā arī izskatītu dokumentus CCC 8/3/1-3 (IACS) un CCC 8/3/4 (Korejas Republika), un atbalstīt darba grupas izveidi jaunu alternatīvo degvielu drošības noteikumu izstrādei, jo īpaši, lai pabeigtu pagaidu pamatnostādņu projektu kuģiem, kuros izmanto sašķidrinātas naftas gāzes (LPG) degvielu, un turpināt izstrādāt pagaidu pamatnostādņu projektu kuģiem, kuros kā degvielu izmanto ūdeņradi.

MSC 107. sesijā tika apstiprināts IGF kodeksa grozījumu projekts, lai pieņemtu šos grozījumus MSC 108. sesijā kopā ar MSC apkārtrakstu par IGF kodeksa 4.2.2. un 8.4.1.–8.4.3. punkta grozījumu projekta agrīnu ieviešanu.

Savienībai būtu jāatbalsta šie grozījumi, jo ar tiem uzlabos kuģu, tai skaitā pasažieru kuģu, drošību, kā kurināmo izmantojot dabasgāzi.

4.3. Grozījumi 2011. gada Starptautiskajā kodeksā par uzlabotu pārbaužu programmu beramkravu kuģu un naftas tankkuģu apsekojumu laikā (2011. gada ESP kodekss)

MSC 106. sesijā tika pieņemti grozījumi 2011. gada ESP kodeksa A un B pielikuma A un B daļā, un šos grozījumus sagatavoja SDC tās 8. sesijā saskaņā ar procedūru regulārai kodeksa atjaunināšanai, par kuru tika panākta vienošanās MSC 92. sesijā un ar kuru tiek piešķirts atbrīvojums no 2011. gada ESP kodeksa regulāras atjaunināšanas, sākot no brīža, kad aprit četru gadu cikls kopš SOLAS konvencijas grozījumu stāšanās spēkā (MSC 92/26,

13.31. punkts). Grozījumi būtu jāuzskata par pieņemtiem 2024. gada 1. janvārī, un tiem jāstājas spēkā 2024. gada 1. jūlijā.

SDC 9. sesijā tika izskatīts dokuments *SDC* 9/6 (Kīna), kurā ir ierosināts grozīt tāda uzņēmuma apstiprināšanas un sertifikācijas procedūras, kurš nodarbojas ar korpusa konstrukciju biezuma mērīšanu, lai ļautu pārvaldes sistēmām izmantot tiesības veikt revīziju uzņēmumā, korpusa konstrukciju biezuma mērījumus. Pēc izskatīšanas apakškomiteja piekrita *MSC* rezolūcijas projektam par grozījumiem 2011. gada Starptautiskajā kodeksā par uzlabotu pārbaužu programmu beramkravu kuģu un naftas tankkuģu apsekojumu laikā (2011. gada *ESP* kodekss), kā noteikts dokumenta *SDC* 9/16 3. pielikumā, lai iesniegtu šo projektu *MSC* 107. sesijai apstiprināšanai un turpmākai pieņemšanai.

Savienības nostāja *SDC* 9. sesijā bija atbalstīt minēto priekšlikumu.

MSC 107. sesijā tika apstiprināts 2011. gada *ESP* kodeksa grozījumu projektu ar mērķi pieņemt šos grozījumus *MSC* 108. sesijā.

Savienības nostāja *MSC* 107. sesijā bija atbalstīt minēto priekšlikumu.

Tāpēc Savienībai būtu jāatbalsta šie grozījumi, jo ar tiem precizēs tāda uzņēmuma apstiprināšanas un sertifikācijas procedūras, kurš nodarbojas ar korpusa konstrukciju biezuma mērīšanu, 2011. gada *ESP* kodeksa 2019. gada grozījumu pielikumos, atsaucoties uz attiecīgo pārvaldes iestādi, nevis uz šīs pārvaldes iestādes atzītu organizāciju.

4.4. Grozījumi Starptautiskajā glābšanas līdzekļu (*LSA*) kodeksā

Attiecībā uz glābšanas līdzekļu un dežūrlaivu minimālā un maksimālā nolaišanas ātruma grozījumiem (LSA kodeksa 6.1.2.8. un 6.1.2.10. punkts)

MSC 99. sesijā tika izskatīts dokuments *MSC* 99/20/2 (Japāna) un tika panākta vienošanās tās darba kārtībā pēc divu gadu perioda iekļaut izstrādni attiecībā uz tematu “*LSA* kodeksa grozījumu izstrāde, kas veicama, lai pārskatītu kravas kuģu glābšanas līdzekļu un dežūrlaivu nolaišanas ātrumu” (*Development of amendments to the LSA Code to revise the lowering speed of survival craft and rescue boats for cargo ships*), un ir nepieciešamas divas sesijas, lai pabeigtu šā jautājuma risināšanu, par koordinējošo institūciju nosakot *SSE* apakškomiteju (*MSC* 99/22, 20.14.–20.18. punkts). Komiteja arī vienojās, ka izstrādājamie grozījumi jāattiecinā uz visiem kravas kuģiem, kuriem piemēro *SOLAS* konvencijas III nodaļu, un uz visām nolaišanas ierīcēm, kuras izmanto falles un vinčas, un grozāmais instruments bija *LSA* kodeksa 6.1.2.8. punkts.

SSE 9. sesijā, atgādinot, ka minētā izstrādne aprobežojas ar grozījumiem tikai attiecībā uz kravas kuģiem, tika ņemts vērā *LSA* darba grupas secinājums, ka pārskatīto prasību projekts, kas attiecas uz glābšanas līdzekļu un dežūrlaivu minimālo nolaišanas ātrumu, nekādā veidā neietekmēs pasažieru kuģus, kam jau bija noteikts laivceltņa augstuma ierobežojums saskaņā ar *SOLAS* konvencijas III nodaļas 24. noteikumu. Tāpēc apakškomiteja aicināja *MSC* 107. sesijā paplašināt iepriekšminēto *LSA* kodeksa VI nodaļas grozījumu projekta darbības jomu attiecībā uz pārskatīto 6.1.2.8. un 6.1.2.10. punktu, iekļaujot arī pasažieru kuģus, lai tiem arī tiktu piemērots maksimālais nolaišanas ātrums, norādot, ka grupa grozījumu projektu ir sagatavojusi tā, lai tas attiektos gan uz kravas, gan pasažieru kuģiem.

Pēc tam apakškomiteja piekrita *MSC* rezolūcijas projektam par grozījumiem *LSA* kodeksā, kas attiecas uz glābšanas līdzekļu un dežūrlaivu minimālo un maksimālo nolaišanas ātrumu, pārbaudes/pārraudzības lapu un ieraksta formātu, kā noteikts dokumenta *SSE* 9/20 4. pielikumā, ar mērķi apstiprināt šos grozījumus *MSC* 107. sesijā un vēlāk pieņemt *MSC* 108. sesijā.

MSC 107. sesijā tika panākta vienošanās pārveidot *LSA* kodeksa 6.1.2.10. punkta grozījumu projektu, kā ieteikts dokumentā MSC 107/14/5, un tika apstiprināts *LSA* kodeksa (6.1.2.8. un 6.1.2.10. punkta) grozījumu projekts ar mērķi pieņemt šos grozījumus MSC 108. sesijā.

Savienības nostāja MSC 107. sesijā bija atbalstīt šo lēmumu, jo ar to uzlabos pasažieru kuģu drošību.

Savienībai būtu jāpieņem nostāja atbalstīt šos grozījumus, jo ar tiem, pārskatot pasažieru kuģu glābšanas līdzekļu un dežūrlaivu nolaišanas ātrumu, veicina kuģošanas drošību.

Attiecībā uz grozījumiem glābšanas vestes darbībā ūdenī (LSA kodeksa 2.2.1.6.2. punkts)

MSC 101. sesijā tās darba kārtībā pēc divu gadu perioda bija iekļauta izstrādne attiecībā uz tematu “*LSA* kodeksa un Rezolūcijas MSC.81(70) grozījumu izstrāde, kas veicama, lai risinātu jautājumus par *SOLAS* konvencijā noteikto glābšanas vestu darbību ūdenī” (*Development of amendments to the LSA Code and resolution MSC.81(70) to address the in-water performance of SOLAS lifejackets*), lai uzlabotu glābšanas vestu darbību ūdenī ar mērķi mazināt riskus, kas saistīti ar jūrnieku nokļūšanu ūdenī, un ir nepieciešamas divas sesijas, lai pabeigtu šā jautājuma risināšanu, par koordinējošo institūciju nosakot apakškomiteju.

SSE 9. sesijā piekrita *LSA* kodeksa II nodaļas grozījumu projektam, kā noteikts dokumenta SSE 9/20 4. pielikumā, ar mērķi apstiprināt šos grozījumus MSC 107. sesijā un vēlāk pieņemt MSC 108. sesijā.

Savienības nostāja SSE 9. sesijā bija atbalstīt to, ka attiecīgās dokumenta SSE 9/3 iedaļas (*LSA* korespondences grupas ziņojuma 2. un 3. pielikums), kā arī saskaņā ar šo darba kārtības punktu iesniegtie dokumenti tiek nodoti *LSA* darba grupai detalizētai analīzei ar mērķi pabeigt tos šajā sesijā.

MSC 107. sesijā tika apstiprināts *LSA* kodeksa II nodaļas grozījumu projekts attiecībā uz glābšanas vestu darbību ūdenī ar mērķi pieņemt šos grozījumus MSC 108. sesijā.

Savienības nostāja bija atbalstīt to, ka attiecīgās dokumenta SSE 9/3 iedaļas (*LSA* korespondences grupas ziņojuma 2. un 3. pielikums), kā arī saskaņā ar šo darba kārtības punktu iesniegtie dokumenti tiek nodoti *LSA* darba grupai detalizētai analīzei ar mērķi tos pabeigt šajā sesijā.

Savienībai būtu jāpieņem nostāja atbalstīt šos grozījumus, jo tie veicina kuģošanas drošību, nodrošinot glābšanas vestu atbilstošu darbību ūdenī jūrnieku drošībai.

Attiecībā uz grozījumiem, kas skar vienas falles un āķu sistēmas glābšanas laivu aprīkojumā (LSA kodeksa 4.4.7.6.8. un 4.4.7.6.17. punkts)

MSC 99. sesijā tika izskatīts dokuments MSC 99/20/2 (Japāna) un tika panākta vienošanās tās darba kārtībā pēc divu gadu perioda iekļaut izstrādni attiecībā uz tematu “*LSA* kodeksa grozījumu izstrāde, kas veicama, lai pārskatītu kravas kuģu glābšanas līdzekļu un dežūrlaivu nolaišanas ātrumu” (*Development of amendments to the LSA Code to revise the lowering speed of survival craft and rescue boats for cargo ships*), un ir nepieciešamas divas sesijas, lai pabeigtu šā jautājuma risināšanu, par koordinējošo institūciju nosakot SSE apakškomiteju (MSC 99/22, 20.14.–20.18. punkts).

SSE 7. sesijā tika izskatīts *LSA* kodeksa 4.4.7.6.17. punkta grozījumu projekts, kas attiecas uz vienas falles un āķu sistēmām ar atbrīvošanas funkciju slodzes apstākļos, un principā tika panākta piekrišana grozījumu projektam (SSE 7/WP.3, 5. pielikums).

MSC 106. sesijā tika izskatīts dokuments MSC 106/11/1 (Bahamu Salas *et al.*), kurā tika konstatētas neparedzētas sekas ierosinājumam svītrot 4.4.7.6.8. punktu, kas attiecas uz atbrīvošanas āķiem, un tika panākta vienošanās, ka ir nepieciešama turpmāka apspriešana SSE

9. sesijā. Turklāt komiteja no jauna definēja izstrādes apjomu, lai iekļautu citus *LSA* kodeksa 4.4.7.6. punkta apakšpunktus ar mērķi sniegt nepieciešamo skaidrību prasību konsekventai piemērošanai un šo izstrādni pārdēvētu par “Grozījumi *LSA* kodeksā attiecībā uz vienas falles un āķu sistēmām ar atbrīvošanas funkciju slodzes apstākļos” (*Amendments to the LSA Code concerning single fall and hook systems with on-load release capability*).

SSE 9. sesijā tika panākta piekrišana *LSA* kodeksa IV nodaļas 4.4.7.6.8. un 4.4.7.6.17. punkta (par kuriem jau panākta vienošanās *SSE* 7. sesijā) grozījumu projektam, kas attiecas uz vienas falles un āķu sistēmām, kā noteikts dokumenta *SSE* 9/20 4. pielikumā, ar mērķi apstiprināt šos grozījumus *MSC* 107. sesijā un vēlāk pieņemt *MSC* 108. sesijā. Šajā sakarā apakškomiteja vienojās, ka cietie āķi ar atsperes aizsargu uz āķa atveres jāuzskata par atbilstošiem grozītā *LSA* kodeksa 4.4.7.6.8. punkta prasībām, ja tie automātiski atgriežas sākumstāvoklī.

Savienības nostāja *SSE* 9. sesijā bija turpināt attiecīgo dokumentu apspriešanu darba grupā.

MSC 107. sesijā tika apstiprināts *LSA* kodeksa 4.4.7.6.8. un 4.4.7.6.17. punkta grozījumu projekts, kas attiecas uz vienas falles un āķu sistēmām, ar mērķi pieņemt šos grozījumus *MSC* 108. sesijā.

Savienības nostāja bija atbalstīt minētos grozījumus.

Savienībai būtu jāpieņem nostāja atbalstīt *LSA* kodeksa grozījumus, jo ar tiem veicina kuģošanas drošību, paaugstinot drošības standartus vienas falles un āķu sistēmām ar atbrīvošanas āķiem slodzes apstākļos un attiecīgi atceļot 4.4.7.6.17. punktā paredzētos atbrīvojumus.

4.5. Grozījumi Starptautiskajā ugunsdrošības sistēmu kodeksā (*FSS* kodekss)

MSC 97. sesijā vienojās par ES ierosināto jauno izstrādni attiecībā uz ugunsgrēkiem uz pasažieru kuģu ro-ro klājiem, pamatojoties uz pētījumu par negadījumiem, kas notikuši uz ro-ro pasažieru kuģiem, un nosakot 14 iespējamās intervences jomas instrumentu uzlabošanai un grozīšanai.

SSE 6. sesijā izdevās pabeigt pagaidu pamatnostādņu projektu, kas ietvēra vairākus priekšlikumus, kuri bija tiešs divu *FIRESAFE* pētījumu rezultāts. Turklāt *SSE* 6. sesijā tika panākts labs progress, izstrādājot grozījumu projektus pārskatītajām pamatnostādnēm par ugunsdrošības sistēmu un ierīču apkopi un inspekciju (*MSC.1/Circ.1432*). Visbeidzot, pagaidu pamatnostādnes tika apstiprinātas *MSC* 101. sesijā.

SSE 7. sesijā principā tika apstiprināts *FSS* kodeksa 7. un 9. nodaļas grozījumu projekts, paturot prātā, ka attiecībā uz lineārā siltuma noteikšanas sistēmu korespondences grupa vēl turpinās izskatīt jautājumu par papildu prasību iekļaušanu *FSS* kodeksā.

SSE 8. sesijā tika turpināta *SOLAS* konvencijas II-2. nodaļas un *FSS* kodeksa grozījumu projekta izstrāde attiecībā uz jauniem un esošajiem ro-ro pasažieru kuģiem un tika atjaunota Ugunsdrošības korespondences grupa, kas starpsesiju laikā turpinās strādāt, ievērojot dokumenta *SSE* 8/20 6.26. punktā izklāstīto darba uzdevumu, kā arī grupai tika uzdots iesniegt ziņojumu šai sesijai.

SSE 9. sesijā tika panākta piekrišana *FSS* kodeksa grozījumu projektam, kas izklāstīts dokumenta *SSE* 9/20 6. pielikumā, ar mērķi apstiprināt šos grozījumus *MSC* 107. sesijā un vēlāk kopā ar saistītajiem *SOLAS* konvencijas grozījumu projektiem pieņemt *MSC* 108. sesijā.

Savienības nostāja *SSE* 9. sesijā bija vispārīgi atbalstīt Ugunsdrošības korespondences grupas ziņojumu (*SSE* 9/6) un ierosināt šo dokumentu, kā arī dokumentu *SSE* 9/6/1 (Japāna) nodot ugunsdrošības darba grupai turpmākām detalizētām diskusijām ar mērķi šajā sesijā pabeigt grozījumus *SOLAS* konvencijas II-2. nodaļā un *FSS* kodeksā.

MSC 107. sesijā tika apstiprināts FSS kodeksa grozījumu projekts attiecībā uz ro-ro pasažieru kuģu ugunsdrošību ar mērķi pieņemt šos grozījumus MSC 108. sesijā kopā ar saistīto SOLAS konvencijas grozījumu projektu.

Savienības nostāja bija atbalstīt minētos grozījumus.

Savienībai būtu jāpieņem nostāja atbalstīt šos grozījumus, jo ar tiem ievērojami uzlabos cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras, uzlabojot ugunsdrošību uz pasažieru kuģiem un jo īpaši ro-ro pasažieru kuģiem.

4.6. Grozījumi Jūrnieku sagatavošanas, sertifikācijas un sardzes pildīšanas (STCW) kodeksā

MSC 105. sesijā tika apliecināts, ka Starptautiskās Darba organizācijas / Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (SDO/SJO) apvienotajai trīspusējai darba grupai (JTWG) jāapsver apmācības noteikumu izstrāde, lai risinātu jūrniecības nozares problēmas, kas saistītas ar iebiedēšanu un uzmākšanos, tai skaitā ar seksuālo vardarbību un seksuālo uzmākšanos (SASH), un šā uzdevuma iekļaušana tās jaunajā darba uzdevumu sarakstā (MSC 105/20, 16.14.1. punkts), un Cilvēkfaktoru, sagatavošanas un sardzes pildīšanas apakškomitejai (HTW) tika uzdots prioritārā kārtā izstrādāt un pabeigt STCW sagatavošanas noteikumus, kas risina ar iebiedēšanu un uzmākšanos, tai skaitā SASH, saistītas problēmas jūrniecības nozarē, kā daļu no jaunās izstrādnes attiecībā uz tematu “1978. gada STCW konvencijas un kodeksa visaptveroša pārskatīšana” (*Comprehensive review of the 1978 STCW Convention and Code*), ņemot vērā darbu, kas jāveic sadarbībā ar JTWG.

HTW 9. sesijā tika pausta piekrišana STCW kodeksa A-VI/1-4. tabulas grozījumu projektam, lai novērstu iebiedēšanu un uzmākšanos, ieskaitot SASH, un reaģētu uz šādu rīcību, kā noteikts dokumenta HTW 9/15 7. pielikumā, ar mērķi apstiprināt šos grozījumus MSC 107. sesijā un pieņemt MSC 108. sesijā. Apakškomiteja arī piekrita, ka JTWG jāizskata grozījumu projekts un jānosūta tas atpakaļ galīgai izskatīšanai HTW 10. sesijā, pirms grozījumus pieņem komiteja.

Savienības nostāja HTW 9. sesijā bija atbalstīt dokumentu HTW 9/7/1 (Amerikas Savienotās Valstis) un HTW 9/7/8 (Bahamu Salas *et al.*) pēc būtības, ņemot vērā dokumentu HTW 9/7/5 (Korejas Republika), un apliecināt, ka uzmākšanās un psiholoģiskās drošības jautājumu risināt ir svarīgi, un vienlaikus norādīt, ka saskaņā ar MSC 105. sesiju pirms vispārējās izskatīšanas darba grupā prioritāri jāapspiež visi trīs dokumenti.

MSC 107. sesijā tika apstiprināts STCW kodeksa A-VI/1-4. tabulas grozījumu projekts, kuri sagatavoti, lai novērstu iebiedēšanu un uzmākšanos un reaģētu uz to, ar mērķi šos grozījumus pieņemt MSC 108. sesijā. Šajā sakarā Komiteja atzīmēja HTW 9. sesijas laikā panākto vienošanos iepriekšminēto grozījumu projektu nodot arī SDO/SJO apvienotās trīspusējās darba grupas jeb JTWG (grupa identificē un risina jūrnieku problēmas un cilvēkfaktora jautājumus) otrajai sanāksmei uz izskatīšanu un attiecīgu ieteikumu došanu pirms minēto grozījumu pieņemšanas MSC 108. sesijā.

Savienības nostāja bija atbalstīt grozījumu projektu.

Savienībai būtu jāpieņem nostāja atbalstīt šos grozījumus, jo tie nodrošinās drošu darba vietu jūrniekiem, A-VI/1. iedaļas noteikumos “Obligātās minimālās prasības attiecībā uz iepazīšanos ar drošību, pamatsagatavošanu un instruktāžu visiem jūrniekiem” (*Mandatory minimum requirements for safety familiarization, basic training and instruction for all seafarers*) iekļaujot jaunu kompetenci “Veicināt iebiedēšanas un uzmākšanās, tai skaitā seksuālas vardarbības un seksuālas uzmākšanās, novēršanu un reaģēšanu uz to”.

5. ATTIECĪGIE ES TIESĪBU AKTI UN ES KOMPETENCE

5.1. Grozījumi Starptautiskās konvencijas par piesārņojuma novēršanu no kuģiem (*MARPOL*) I protokola V pantā

Ar grozīto Direktīvu 2002/59/EK izveidota Kopienas kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēma¹. 17. pantā ir noteikts, ka dalībvalstis veic visus atbilstīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka tāda kuģa kapteinis, kas kuģo to meklēšanas un glābšanas rajonā / ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā vai līdzvērtīgā zonā, nekavējoties ziņo piekrastes stacijai, kas ir atbildīga par attiecīgo ģeogrāfisko apgabalu, par: “.. d) jebkuru piesārņojošu materiālu plankumu un konteineriem vai saiņiem, kas redzēti dreifējam jūrā”. Mērķis ir informēt atbildīgās iestādes (skartās piekrastes valstis), lai varētu veikt savlaicīgus pasākumus. Tāpēc ES līmenī jau ir ieviesta obligāta sistēma (*SafeSeaNet*) ziņošanai par pazaudētiem konteineriem. Šī incidentu ziņošanas sistēma ir iedibināta prakse kopš 2012. gada.

Turklāt Direktīvā 2009/18/EK, ar ko nosaka pamatprincipus negadījumu izmeklēšanai jūras transporta nozarē², ir paredzēts, ka atbildīgās iestādes un/vai iesaistītās puses nekavējoties informē dalībvalstu jūras negadījumu izmeklēšanas struktūras par visiem negadījumiem un starpgadījumiem, uz kuriem attiecas šīs direktīvas darbības joma. Tas ietver konteineru pazaudēšanu jūrā.

Tādēļ grozījumi Starptautiskās konvencijas par piesārņojuma novēršanu no kuģiem (*MARPOL*) I protokola V pantā var būtiski ietekmēt prasības, kas piemērojamas saskaņā ar Direktīvu 2002/59/EK un Direktīvu 2009/18/EK.

5.2. Grozījumi *MARPOL* konvencijas VI pielikumā

Direktīvā (ES) 2016/802, ar ko paredz sēra satura samazināšanu konkrētiem šķidrā kurināmā veidiem³, ir atspoguļotas ar sēra saturu degvielā saistītās prasības un īstenošanas noteikumi, kas iekļauti pārskatītajā *MARPOL* konvencijas VI pielikumā.

Turklāt Regula (ES) 2015/757 par jūras transporta oglekļa dioksīda emisiju monitoringu, ziņošanu un verifikāciju⁴ (ES MZV regula) nosaka tiesisko regulējumu ES sistēmai SEG emisiju monitoringam, ziņošanai un verifikācijai (MZV). Regulas mērķis ir sniegt ticamus un pārbaudāmus datus par SEG emisijām un energoefektivitātes rādītājiem, informēt politikas veidotājus un veicināt energoefektīvu tehnoloģiju un energoefektivitātes prakses ieviešanu tirgū. Tas tiek panākts, novēršot tirgus šķēršļus, piemēram, informācijas trūkumu. Regula stājas spēkā 2015. gada 1. jūlijā.

Regulā (ES) 2021/1119, ar ko izveido klimatneitralitātes panākšanas satvaru (Eiropas Klimata akts)⁵, ir noteikts saistošs Savienības klimata mērķrādītājs līdz 2030. gadam samazināt siltumnīcefekta gāzu neto emisijas — emisijas apjoms pēc piesaistes apjoma atskaitīšanas — vismaz par 55 % salīdzinājumā ar 1990. gadu. Tas ietver arī klimatneitralitātes sasniegšanas mērķi līdz 2050. gadam un vēlamo mērķi attiecībā uz neto negatīvajām emisijām pēc šā perioda.

¹ OV L 208, 5.8.2002., 10. lpp.

² OV L 131, 28.5.2009., 114. lpp.

³ OV L 132, 21.5.2016., 58. lpp.

⁴ OV L 123, 19.5.2015., 55. lpp.

⁵ OV L 243, 9.7.2021., 1. lpp.

Pamatojoties uz Komisijas priekšlikumiem par paketi “*Gatavi mērķrādītājam 55 %*” SEG emisiju samazināšanai, ES likumdevēji pieņēma šādus tiesību aktus, kas īpaši attiecas uz SEG emisijām no kuģniecības nozares:

- Direktīvas 2003/87/EK, ar kuru nosaka sistēmu siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas kvotu tirdzniecībai Savienībā⁶, un Lēmuma (ES) 2015/1814 par Savienības siltumnīcefekta gāzu emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas tirgus stabilitātes rezerves izveidi un darbību⁷ redakcijas, veicot grozījumus ar Direktīvu (ES) 2023/959⁸, lai ES emisijas kvotu tirdzniecības sistēmu (ETS) attiecinātu arī uz jūras transporta nozari, sākot to piemērot no 2024. gada 1. janvāra (kopā ar nepieciešamajiem grozījumiem ES MZV regulā⁹, lai pārskatītu monitoringa un ziņošanas noteikumus, vienlaikus arī pārskatot attiecīgos īstenošanas un deleģētos aktus).
- Regula (ES) 2023/1805 ir vērsta uz atjaunīgo energoresursu un mazoglekļa degvielu izmantošanu jūrniecības nozarē¹⁰ (iniciatīvas “FuelEU Maritime” regula), un tā paredz, ka kuģiem, kas ierodas ES ostās, jānodrošina atbilstība šai regulai, sākot no 2025. gada 1. janvāra.

Atbilstība jaunajām saistībām, kas izriet no ES emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas (ETS) attiecināšanu uz jūras transportu un iniciatīvas “FuelEU Maritime” regulas, būs balstīta uz monitoringa, ziņošanas un verificācijas sistēmu, kas izveidota ar ES MZV regulu.

Šie ES tiesību akti savukārt ir cieši saistīti ar SJO pasākumiem SEG jomā, piem., SJO datu vākšanas sistēmu, esošo kuģu energoefektivitātes indeksu (*EEXI*) un oglekļa dioksīda emisiju intensitātes rādītāju (*CII*), un šo pasākumu mērķis ir apkopot un publicēt informāciju par katra kuģa tehnisko un ekspluatācijas energoefektivitāti.

Jebkurš SJO pasākums attiecībā uz SEG jautājumiem, kam būs nepieciešams monitorings, verificācija un ziņošana, var ietekmēt ES MZV regulu, kā arī ES ETS direktīvu un iniciatīvas “FuelEU Maritime” regulu.

Tāpēc *MARPOL* konvencijas VI pielikuma grozījumi var būtiski ietekmēt prasības, kas piemērojamas saskaņā ar Direktīvu (ES) 2016/802, Regulu (ES) 2015/757, Direktīvu 2003/87/EK, Lēmumu (ES) 2015/1814 un Regulu (ES) 2023/1805.

5.3. Grozījumi Balasta ūdens pārvaldības konvencijā

Direktīvas 2009/16/EK par ostas valsts kontroli¹¹ mērķis ir nodrošināt, lai kuģi ievēro ES un starptautiskos kuģošanas drošības un vides noteikumus, un tā nosaka kopējus kritērijus kuģu inspekcijām.

Pēc Komisijas priekšlikuma par direktīvas pārskatīšanu Balasta ūdens pārvaldības konvencija tiks iekļauta to konvenciju sarakstā (2. panta 1. punkts), ar kurām ostas valsts kontroles amatpersonām būtu jānodrošina direktīvas piemērošana kuģiem ar ārvalsts karogu inspekciju

⁶ OV L 275, 25.10.2003., 32. lpp.

⁷ OV L 264, 9.10.2015., 1. lpp.

⁸ OV L 130, 16.5.2023., 134. lpp.

⁹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2023/957 (2023. gada 10. maijs), ar ko groza Regulu (ES) 2015/757, lai paredzētu jūras transporta darbību gāzu iekļaušanu ES emisijas kvotu tirdzniecības sistēmā un papildu siltumnīcefekta gāzu emisiju un emisiju no papildu kuģu veidiem monitoringu, ziņošanu un verificāciju, OV L 130, 16.5.2023., 105. lpp.

¹⁰ OV L 234, 22.9.2023., 48. lpp.

¹¹ OV L 131, 28.5.2009., 57. lpp.

veikšanas laikā (13. pants). Saskaņā ar Tiesas judikatūru¹² ietekmes risks attiecas ne tikai uz tādiem noteikumiem, kādi tie ir, bet arī to paredzamo attīstību tuvākajā nākotnē.

Tādēļ Balasta ūdens pārvaldības konvencijas grozījumi var būtiski ietekmēt prasības, kas piemērojamas saskaņā ar Direktīvu 2009/16/EK.

5.4. Grozījumi 1974. gada Starptautiskās konvencijas par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (SOLAS konvencija) II-1., II-2. un V nodaļā

Ar Direktīvas 2009/45/EK par pasažieru kuģu drošības noteikumiem un standartiem¹³ 6. panta 2. punkta a) apakšpunkta i) punktu SOLAS konvencija tiek piemērota attiecībā uz A klases pasažieru kuģiem, savukārt konvencijas I pielikuma II-2. nodaļa "Ugunsdrošība, uguns detektori un ugunsdzēsība" nosaka dažādas un plašas prasības B, C un D klases pasažieru kuģiem, kad tie veic vietējos reisus.

Turklāt I pielikumā ir iekļauti II-1. nodaļas A daļas 1/5. noteikums (1. iedaļa) un II-1. nodaļas A daļas 1/3.4. noteikums (2. iedaļa), kur norādīts, ka B klases kuģiem jābūt noteiktai katram kuģim piemērotai avārijas vilkšanas procedūrai. Šādu procedūru veic uz kuģa klāja avārijas situācijās, un tā ir balstīta uz esošajām pieejamajām kuģa sistēmām un aprīkojumu. Šie noteikumi attiecas arī uz dokumentu "Vadlīnijas īpašniekiem/operatoriem par avārijas vilkšanas procedūru sagatavošanu" (*Guidelines for owners/operators on preparing emergency towing procedures*) (MSC.1/Circ.1255).

Grozītā Direktīva 2002/59/EK, kurā noteikts, ka dalībvalstis veic visus atbilstīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka tāda kuģa kapteinis, kas kuģo šo valstu meklēšanas un glābšanas rajonā / ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā vai līdzvērtīgā zonā, nekavējoties ziņo piekrastes stacijai, kas ir atbildīga par attiecīgo ģeogrāfisko apgabalu, par: "... d) jebkuru piesārņojošu materiālu plankumu un konteineriem vai saiņiem, kas redzēti dreifējam jūrā." Mērķis ir informēt atbildīgās iestādes (skartās piekrastes valstis), lai varētu veikt savlaicīgus pasākumus. Tāpēc ES līmenī jau ir ieviesta obligāta sistēma (*SafeSeaNet*) ziņošanai par pazaudētiem konteineriem. Šī incidentu ziņošanas sistēma ir iedibināta prakse kopš 2012. gada.

Turklāt Direktīvā 2009/18/EK, ar ko nosaka pamatprincipus negadījumu izmeklēšanai jūras transporta nozarē, ir paredzēts, ka atbildīgās iestādes un/vai iesaistītās puses nekavējoties informē dalībvalstu jūras negadījumu izmeklēšanas struktūras par visiem negadījumiem un starpgadījumiem, uz kuriem attiecas šīs direktīvas darbības joma. Tas ietver konteineru pazaudēšanu jūrā.

Tādēļ grozījumi 1974. gada Starptautiskās konvencijas par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (SOLAS konvencija) II-1., II-2. un V nodaļā var būtiski ietekmēt prasības, kas piemērojamas saskaņā ar Direktīvu 2009/45/EK, Direktīvu 2002/59/EK un Direktīvu 2009/18/EK.

5.5. Grozījumi Starptautiskajā drošības kodeksā kuģiem, kuros kā degvielu izmanto gāzi vai citas degvielas ar zemu uzliesmošanas temperatūru (IGF kodekss)

Ar Direktīvas 2009/45/EK par tādu pasažieru kuģu drošības noteikumiem un standartiem, kuri veic vietējos reisus, 6. panta 2. punkta a) apakšpunkta i) punktu SOLAS konvencija ar grozījumiem tiek piemērota attiecībā uz A klases pasažieru kuģiem. Tā kā IGF kodekss ir obligāts kodekss saskaņā ar SOLAS konvenciju, tas ir piemērojams arī attiecībā uz pasažieru kuģiem, kas atbilst šai direktīvai.

¹² Tiesas 2006. gada 7. februāra atzinums 1/03, Lugāno konvencija, 126. punkts.

¹³ OV L 163, 25.6.2009., 1. lpp.

Turklāt Direktīvas 2009/45/EK I pielikumā ir iekļauti divi noteikumi, kas attiecas uz kuģiem, kuros tiek izmantota degviela ar zemu uzliesmošanas temperatūru:

- II-1. nodaļas G daļas 1. noteikums: attiecas uz jaunajiem B, C un D klases [un esošajiem B klases kuģiem] — “Neatkarīgi no uzbūvēšanas datuma kuģiem, kuri ir pārveidoti, lai lietotu, vai kuros sāk lietot gāzveida vai šķidru degvielu, kuras uzliesmošanas temperatūra ir zemāka, nekā atļauts atbilstīgi noteikuma II-2/A/10.1.1. apakšpunktam, ir jāatbilst IGF kodeksa prasībām, kā definēts *SOLAS* konvencijas noteikumā II-1/2.28.”;
- II-1. nodaļas G daļas 57. noteikums: prasības kuģiem, kuros tiek izmantota degviela ar zemu uzliesmošanas temperatūru — “Kuģiem, kuros lieto gāzveida vai šķidru degvielu, kuras uzliesmošanas temperatūra ir zemāka, nekā atļauts atbilstīgi noteikumam II-2/4.2.1.1, ir jāatbilst *IGF* kodeksa prasībām, kā definēts *SOLAS* konvencijas noteikumā II-1/2.28.”.

Tādēļ grozījumi Starptautiskajā drošības kodeksā kuģiem, kuros kā degvielu izmanto gāzi vai citas degvielas ar zemu uzliesmošanas temperatūru (*IGF* kodekss), var būtiski ietekmēt Direktīvas 2009/45/EK piemērošanu.

5.6. Grozījumi 2011. gada Starptautiskajā kodeksā par uzlabotu pārbaužu programmu beramkravu kuģu un naftas tankkuģu apsekojumu laikā (2011. gada *ESP* kodekss)

Regula (ES) Nr. 530/2012, ar ko paredz paātrināti pakāpeniski ieviest prasību par dubultkorpusu vai līdzvērtīgu konstrukciju attiecībā uz vienkorpusa naftas tankkuģiem¹⁴, nosaka obligātu SJO stāvokļa novērtēšanas sistēmas (*CAS*) piemērošanu vienkorpusa naftas tankkuģiem, kuri ir vecāki par 15 gadiem. Beramkravu kuģu un naftas tankkuģu apsekojumu laikā veicamo pārbaužu uzlabotajā programmā jeb Pastiprinātās apsekošanas programmā (*ESP*) ir norādīts, kā īstenot šādu pastiprinātu novērtēšanu. Tā kā *ESP* tiek izmantots kā rīks *CAS* satvarā tās mērķa sasniegšanai, jebkādas izmaiņas saistībā ar *ESP* pārbaudēm, kā šie grozījumi, kas paredz, ka dubultkorpusa naftas tankkuģu biezuma mērījumos pirmā atjauninājuma apsekojumā jāpievēršas tikai aizdomīgajām vietām, būs automātiski piemērojamas arī ar Regulu (ES) Nr. 530/2012.

Tāpēc grozījumi 2011. gada Starptautiskajā kodeksā par uzlabotu pārbaužu programmu beramkravu kuģu un naftas tankkuģu apsekojumu laikā (2011. gada *ESP* kodekss) var būtiski ietekmēt Regulas (ES) Nr. 530/2012 piemērošanu.

5.7. Grozījumi Starptautiskajā glābšanas līdzekļu (*LSA*) kodeksā

Direktīva 2014/90/ES par kuģu aprīkojumu¹⁵ nodrošina šāda aprīkojuma brīvu apriti Savienībā, vienādi piemērojot attiecīgos starptautiskos instrumentus, kuri attiecas uz kuģu aprīkojumu, kas paredzēts ES kuģu aprīkošanai. Šajā sakarā ir pieņemta Īstenošanas regula (ES) 2023/1667, kura ietver dzīvības glābšanas līdzekļus un glābšanas vestes un kurā ir sniegtas atsauces uz *LSA* kodeksu un Rezolūciju MSC.81(70).

Turklāt, balstoties uz Direktīvas 2009/45/EK par iekšzemes pasažieru kuģiem, kuri veic vietējos reisus, 6. panta 2. punkta a) apakšpunkta i) punktu, *SOLAS* konvencija tiek piemērota attiecībā uz A klases pasažieru kuģiem. Turklāt saskaņā ar to pašu direktīvu B, C un D klases kuģiem jāievēro *LSA* kodeksa un *SOLAS* konvencijas III nodaļas galvenie noteikumi.

¹⁴ OV L 172, 30.6.2012., 3. lpp.

¹⁵ OV L 257, 28.8.2014., 146. lpp.

Tāpēc grozījumi Starptautiskajā glābšanas līdzekļu (*LSA*) kodeksā var būtiski ietekmēt Direktīvas 2014/90/ES un Direktīvas 2009/45/EK piemērošanu.

5.8. Grozījumi Starptautiskajā ugunsdrošības sistēmu kodeksā (*FSS* kodekss)

Ar Direktīvas 2009/45/EK 6. panta 2. punkta a) apakšpunkta i) punktu *SOLAS* konvencija ar grozījumiem, ieskaitot Starptautisko ugunsdrošības sistēmu kodeksu (*FSS* kodekss), tiek piemērota attiecībā uz A klases pasažieru kuģiem, savukārt konvencijas I pielikuma II-2. nodaļa “Ugunsdrošība, uguns detektori un ugunsdzēsība” nosaka dažādas un plašas prasības B, C un D klases pasažieru kuģiem, kad tie veic vietējos reisus.

Tādēļ grozījumi Starptautiskajā ugunsdrošības sistēmu kodeksā (*FSS* kodekss) var būtiski ietekmēt Direktīvas 2009/45/EK piemērošanu.

5.9. Grozījumi Jūrnieku sagatavošanas, sertificēšanas un sardzes pildīšanas (*STCW*) kodeksā

Ar Direktīvu (ES) 2022/993 *STCW* konvenciju iekļauj Savienības tiesībās. Jūrnieku sagatavošanas un sertificēšanas prasības ES tiesību aktos reglamentē Direktīva (ES) 2022/993. Direktīvas 3. pants uzliek dalībvalstīm pienākumu veikt vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka jūrnieki, kuri strādā uz kuģiem, būtu sagatavoti vismaz saskaņā ar *STCW* konvencijas prasībām, kā noteikts minētās direktīvas I pielikumā, attiecīgos gadījumos ieskaitot piemērojamos *STCW* kodeksa noteikumus (direktīvas 1. panta 21. punkts).

Tādēļ grozījumi Jūrnieku sagatavošanas, sertificēšanas un sardzes pildīšanas (*STCW*) kodeksā var būtiski ietekmēt Direktīvas (ES) 2022/993 piemērošanu.

5.10. Eiropas Savienības kompetence

Paredzēto aktu priekšmets attiecas uz jomu, kurā saskaņā ar LESD 3. panta 2. punkta beigu daļu Savienībai ir ekskluzīva ārējā kompetence, jo paredzētie akti var “ietekmēt kopīgos noteikumus vai mainīt to darbības jomu”.

6. JURIDISKAIS PAMATS

6.1. Procesuālais juridiskais pamats

6.1.1. Principi

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

LESD 218. panta 9. punktu piemēro neatkarīgi no tā, vai Savienība ir attiecīgās struktūras dalībiece vai nolīguma puse¹⁶.

Jēdziens “*lēmumi ar juridiskām sekām*” ietver aktus, kam ir juridiskas sekas saskaņā ar starptautisko tiesību normām, kuras reglamentē attiecīgo struktūru. Tas ietver arī instrumentus, kam nav saistoša spēka saskaņā ar starptautiskajām tiesībām, bet kas “*var būtiski ietekmēt Savienības likumdevēja pieņemtā tiesiskā regulējuma saturu*”¹⁷.

¹⁶ Lieta C-399/12, Vācija/Padome (*OIV*), ECLI:EU:C:2014:2258, 64. punkts.

¹⁷ Lieta C-399/12, Vācija/Padome (*OIV*), ECLI:EU:C:2014:2258, 61.–64. punkts.

6.1.2. 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, ko šīs abas SJO komitejas tiek aicinātas pieņemt, ir akti ar juridiskām sekām. Paredzētie akti var būtiski ietekmēt jo īpaši šādu ES tiesību aktu saturu:

- Direktīva 2002/59/EK, ar ko izveido Kopienas kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmu. Iemesls: šajā direktīvā ir noteikts, ka dalībvalstis veic visus atbilstīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka tāda kuģa kapteinis, kas kuģo to meklēšanas un glābšanas rajonā / ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā vai līdzvērtīgā zonā, nekavējoties ziņo piekrastes stacijai, kas ir atbildīga par attiecīgo ģeogrāfisko apgabalu, par: “.. d) jebkuru piesārņojošu materiālu plankumu un konteineriem vai saiņiem, kas redzēti dreifējam jūrā”. Mērķis ir informēt atbildīgās iestādes (skartās piekrastes valstis), lai varētu veikt savlaicīgus pasākumus. Tāpēc ES līmenī jau ir ieviesta obligāta sistēma (*SafeSeaNet*) ziņošanai par pazaudētiem konteineriem;
- Direktīva 2009/18/EK, ar ko nosaka pamatprincipus negadījumu izmeklēšanai jūras transporta nozarē. Iemesls: šajā direktīvā ir paredzēts, ka atbildīgās iestādes un/vai iesaistītās puses nekavējoties informē dalībvalstu jūras negadījumu izmeklēšanas struktūras par visiem negadījumiem un starpgadījumiem, uz kuriem attiecas šīs direktīvas darbības joma. Tas ietver konteineru pazaudēšanu jūrā;
- Direktīva (ES) 2016/802, ar ko paredz sēra satura samazināšanu konkrētiem šķidrā kurināmā veidiem. Iemesls: šī direktīva atspoguļo ar sēra saturu degvielā saistītās prasības un pārskatītā *MARPOL* konvencijas VI pielikuma īstenošanas noteikumus;
- Regula (ES) 2015/757 par jūras transporta oglekļa dioksīda emisiju monitoringu, ziņošanu un verifikāciju. Iemesls: ar šo regulu tiek izveidots tiesiskais regulējums ES sistēmai, kas paredzēta SEG emisiju monitoringam, ziņošanai un verifikācijai (MRV). Atbilstība jaunajām saistībām, kas izriet no ES ETS attiecināšanas uz jūras transportu, un iniciatīvas “FuelEU Maritime” regula būs balstīta uz monitoringa, ziņošanas un verifikācijas sistēmu, kas izveidota ar ES MZV regulu;
- Direktīva 2003/87/EK, ar kuru nosaka sistēmu siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas kvotu tirdzniecībai Savienībā, un Lēmums (ES) 2015/1814 par Savienības siltumnīcefekta gāzu emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas tirgus stabilitātes rezerves izveidi un darbību. Abi akti ir grozīti ar Direktīvu (ES) 2023/959, ar kuru ES ETS tika attiecināta arī uz jūras transporta nozari. Iemesls: minētie tiesību akti ir cieši saistīti ar SJO pasākumiem SEG jomā, piem., SJO datu vākšanas sistēmu, esošo kuģu energoefektivitātes indeksu (*EEXI*) un oglekļa dioksīda emisiju intensitātes rādītāju (*CII*), un šo pasākumu mērķis ir apkopot un publicēt informāciju par katra kuģa tehnisko un operacionālo energoefektivitāti;
- Regula (ES) 2023/1805 par atjaunīgo un mazoglekļa degvielu izmantošanu jūras transportā. Iemesls: minētais tiesību akts ir cieši saistīts ar SJO pasākumiem SEG jomā, piem., SJO datu vākšanas sistēmu, esošo kuģu energoefektivitātes indeksu (*EEXI*) un oglekļa dioksīda emisiju intensitātes rādītāju (*CII*), un šo pasākumu mērķis ir apkopot un publicēt informāciju par katra kuģa tehnisko un ekspluatācijas energoefektivitāti;
- Direktīva 2009/16/EK par ostas valsts kontroli. Iemesls: pēc Komisijas priekšlikuma Balasta ūdens pārvaldības konvencija tiks iekļauta to konvenciju sarakstā (2. panta 1. punkts), kuru piemērošana ostas valsts kontroles amatpersonām būtu jānodrošina attiecībā uz kuģiem ar ārvalsts karogu inspekciju veikšanas laikā (13. pants). Saskaņā

ar Tiesas judikatūru ietekmes risks attiecas ne tikai uz tādiem noteikumiem, kādi tie ir, bet arī to paredzamo attīstību tuvākajā nākotnē;

- Direktīva 2009/45/EK par pasažieru kuģu drošības noteikumiem un standartiem. Iemesls: ar 6. panta 2. punkta a) apakšpunkta i) punktu *SOLAS* konvencija, kā arī *FSS* kodekss tiek piemēroti attiecībā uz A klases pasažieru kuģiem, savukārt konvencijas I pielikuma II-2. nodaļa “Ugunsdrošība, uguns detektori un ugunsdzēsība” nosaka dažādas un plašas prasības B, C un D klases pasažieru kuģiem, kad tie veic vietējos reisus. Turklāt, tā kā *IGF* kodekss ir obligāts kodekss saskaņā ar *SOLAS* konvenciju, tas ir piemērojams arī attiecībā uz pasažieru kuģiem, kas atbilst šai direktīvai. B, C un D klases kuģiem arī jāievēro *LSA* kodeksa un *SOLAS* konvencijas III nodaļas galvenie noteikumi;
- Regula (ES) Nr. 530/2012, ar ko paredz paātrināti pakāpeniski ieviest prasību par dubultkorpusu vai līdzvērtīgu konstrukciju attiecībā uz vienkorpora naftas tankkuģiem. Iemesls: ar šo regulu tiek padarīta obligāta SJO stāvokļa novērtēšanas sistēmas (*CAS*) piemērošana vienkorpora naftas tankkuģiem, kuri ir vecāki par 15 gadiem. Beramkravu kuģu un naftas tankkuģu apsekojumu laikā veicamo pārbaužu uzlabotajā programmā jeb Pastiprinātās apsekošanas programmā (*ESP*) ir norādīts, kā īstenot šādu pastiprinātu novērtēšanu. Tā kā *ESP* tiek izmantots kā rīks *CAS* satvarā tās mērķa sasniegšanai, jebkādas izmaiņas saistībā ar *ESP* pārbaudēm, kā šie grozījumi, kas paredz, ka dubultkorpusa naftas tankkuģu biezuma mērījumos pirmā atjauninājuma apsekojumā jāpievēršas tikai aizdomīgajām vietām, būs automātiski piemērojamas arī ar Regulu (ES) Nr. 530/2012.
- Direktīva 2014/90/ES par kuģu aprīkojumu. Iemesls: glābšanas vestu un glābšanas līdzekļu standarti, kā arī Rezolūcija MSC.81(70) ir daļa no Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2023/1667 pielikuma;
- Direktīva (ES) 2022/993 par jūrnieku minimālo sagatavotības līmeni. Iemesls: Savienības tiesību aktos ir iekļauta *STCW* konvencija, kā arī *STCW* kodekss.

Paredzētie akti nepapildina un negroza nolīgumā noteikto iestāžu sistēmu.

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

6.2. Materiālais juridiskais pamats

6.2.1. Principi

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

6.2.2. 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.

6.3. Secinājums

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

Priekšlikums

PADOMES LĒMUMS

par nostāju, kas Starptautiskajā Jūrniecības organizācijā Jūras vides aizsardzības komitejas 81. sesijā un Kuģošanas drošības komitejas 108. sesijā Eiropas Savienības vārdā jāieņem attiecībā uz grozījumu pieņemšanu Starptautiskajā konvencijā par piesārņojuma novēršanu no kuģiem (*MARPOL*), Balasta ūdens pārvaldības konvencijā, Starptautiskajā konvencijā par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (*SOLAS*), Starptautiskajā drošības kodeksā kuģiem, kuros kā degvielu izmanto gāzi vai citas degvielas ar zemu uzliesmošanas temperatūru (*IGF* kodekss), 2011. gada Starptautiskajā kodeksā par pastiprinātu pārbaužu programmu beramkravu kuģu un naftas tankkuģu apsekojumu laikā (2011. gada *ESP* kodekss), Starptautiskajā glābšanas līdzekļu (*LSA*) kodeksā, Starptautiskajā ugunsdrošības sistēmu kodeksā (*FSS* kodekss) un Jūrnieku sagatavošanas, sertificēšanas un sardzes pildīšanas (*STCW*) kodeksā

EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 100. panta 2. punktu, lasītu saistībā ar 218. panta 9. punktu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

tā kā:

- (1) Konvencija par Starptautisko Jūrniecības organizāciju (SJO) stājās spēkā 1958. gada 17. martā.
- (2) SJO ir specializēta ANO aģentūra, kas atbild par kuģošanas drošību un drošumu un kuģu izraisīta jūras un gaisa piesārņojuma novēršanu. Visas Savienības dalībvalstis ir SJO locekles. Savienība nav SJO locekle.
- (3) 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.
- (4) Saskaņā ar Konvencijas par SJO 28. panta b) punktu Kuģošanas drošības komiteja nodrošina mehānismu, kas ļauj izpildīt pienākumus, kurus saskaņā ar minēto konvenciju tai uzticējusi SJO Asambleja vai SJO Padome, vai minētā panta darbības jomā esošus pienākumus, kurus Kuģošanas drošības komitejai var uzticēt saskaņā ar citu starptautisku tiesību aktu un kurus atzīst SJO.
- (5) SJO Jūras vides aizsardzības komitejai tās 81. sesijā, kuras norises laiks ir no 2024. gada 18. marta līdz 22. martam, jāpieņem grozījumi Starptautiskās konvencijas par piesārņojuma novēršanu no kuģiem (*MARPOL*) I protokola V pantā, *MARPOL* VI pielikumā par degvielām ar zemu uzliesmošanas temperatūru un citiem ar degvielleļļu saistītiem jautājumiem, par piekļuvi datiem SJO kuģu degvielas patēriņa datubāzē (SJO DVS) un par pārvadāšanas darba datu iekļaušanu SJO DVS un paaugstinātu precizitātes līmeni šajā sistēmā, kā arī par Balasta ūdens pārvaldības konvenciju.

- (6) SJO Kuģošanas drošības komitejai tās 108. sesijā, kuras norises laiks ir no 2024. gada 15. maija līdz 24. maijam, jāpieņem grozījumi 1974. gada Starptautiskās konvencijas par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (*SOLAS* konvencija) II-1., II-2. un V nodaļā, Starptautiskajā drošības kodeksā kuģiem, kuros kā degvielu izmanto gāzi vai citas degvielas ar zemu uzliesmošanas temperatūru (*IGF* kodekss), 2011. gada Starptautiskajā kodeksā par uzlabotu pārbaužu programmu beramkravu kuģu un naftas tankkuģu apsekojumu laikā (2011. gada *ESP* kodekss), Starptautiskajā glābšanas līdzekļu (*LSA*) kodeksā, Starptautiskajā ugunsdrošības sistēmu kodeksā (*FSS* kodekss) un Jūrnieku sagatavošanas, sertificēšanas un sardzes pildīšanas (*STCW*) kodeksa A-VI/1. iedaļā.
- (7) Ir lietderīgi noteikt nostāju, kas Savienības vārdā jāpieņem SJO Jūras vides aizsardzības komitejas 81. sesijā, jo iecerētie akti var būtiski ietekmēt Savienības tiesību aktu saturu, proti, Direktīvu 2002/59/EK, ar ko izveido Kopienas kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmu¹, Direktīvu 2009/18/EK, ar ko nosaka pamatprincipus, kas reglamentē negadījumu izmeklēšanu jūras transporta nozarē², Direktīvu (ES) 2016/802, ar ko paredz sēra satura samazināšanu konkrētiem šķidrā kurināmā veidiem³, Regulu (ES) 2015/757 par jūras transporta oglekļa dioksīda emisiju monitoringu, ziņošanu un verifikāciju⁴, Direktīvu 2003/87/EK, ar kuru nosaka sistēmu siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas kvotu tirdzniecībai Savienībā⁵, Lēmumu (ES) 2015/1814 par Savienības siltumnīcefekta gāzu emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas tirgus stabilitātes rezerves izveidi un darbību⁶, Regulu (ES) 2023/1805 par atjaunīgo un mazoglekļa degvielu izmantošanu jūras transportā⁷ un Direktīvu 2009/16/EK par ostas valsts kontroli⁸.
- (8) Tāpēc Savienībai būtu jāatbalsta Starptautiskās konvencijas par piesārņojuma novēršanu no kuģiem (*MARPOL*) I protokola V panta grozījumi, jo izveidot vienotu sistēmu ziņošanai par konteineru pazaudēšanu ir svarīgi, lai izvairītos no divkāršām iesniegšanas prasībām un novērstu neskaidrības, kas rada risku, ka par jūrā pazaudētiem konteineriem netiek ziņots.
- (9) Savienībai būtu jāatbalsta grozījumi *MARPOL* konvencijas VI pielikumā par degvielām ar zemu uzliesmošanas temperatūru un citiem ar degvielleļļu saistītiem jautājumiem, jo ar minētajiem grozījumiem atrisināsies prasība par uzliesmošanas temperatūras informācijas pārbaudi un iekļaušanu degvielas piegādes pavaddokumentā (*BDN*) degvielām ar zemu uzliesmošanas temperatūru. Minētā prasība neatbilda nesenajiem MSC 106. sesijā pieņemtajiem grozījumiem *SOLAS* konvencijas II-2. nodaļā. Savienībai būtu jāatbalsta arī grozījumi *MARPOL* konvencijas VI pielikumā par piekļuvi datiem SJO kuģu degvielas patēriņa datubāzē (SJO DVS) un par pārvadāšanas darba datu iekļaušanu SJO DVS un paaugstinātu precizitātes līmeni šajā sistēmā, jo ar tiem optimizē DVS izmantošanu kuģniecības dekarbonizācijas politikas veidošanas interesēs un nodrošina kompromisu starp plašāku piekļuvi SJO DVS datiem un to kontroli, ko īsteno SJO sekretariāts. No vienas puses, analītisko konsultāciju un pētniecības struktūrām tiek nodrošināta piekļuve DVS datiem, ja to

¹ OV L 208, 5.8.2002., 10. lpp.

² OV L 131, 28.5.2009., 114. lpp.

³ OV L 132, 21.5.2016., 58. lpp.

⁴ OV L 123, 19.5.2015., 55. lpp.

⁵ OV L 275, 25.10.2003., 32. lpp.

⁶ OV L 264, 9.10.2015., 1. lpp.

⁷ OV L 234, 22.9.2023., 48. lpp.

⁸ OV L 131, 28.5.2009., 57. lpp.

apstiprina SJO sekretariāts, bet, no otras puses, jebkuram uzņēmumam tiek dota iespēja brīvprātīgi izpaust savu kuģu DVS datus plašākai sabiedrībai.

- (10) Savienībai būtu jāatbalsta Balasta ūdens pārvaldības konvencijas grozījumi, jo tie palielinās digitalizācijas izmantošanu attiecībā uz konvencijā paredzēto elektronisko reģistrācijas žurnālu veidošanu.
- (11) Ir lietderīgi noteikt nostāju, kas Savienības vārdā jāieņem SJO Kuģošanas drošības komitejas 108. sesijā, jo iecerētie akti var būtiski ietekmēt Savienības tiesību aktu saturu, proti, Direktīvu 2009/45/EK par pasažieru kuģu drošības noteikumiem un standartiem⁹, Direktīvu 2002/59/EK, ar ko izveido Kopienas kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmu¹⁰, Direktīvu 2009/18/EK, ar ko nosaka pamatprincipus negadījumu izmeklēšanai jūras transporta nozarē¹¹, Regulu (ES) Nr. 530/2012, ar ko paredz paātrināti pakāpeniski ieviest prasību par dubultkorpusu vai līdzvērtīgu konstrukciju attiecībā uz vienkorpusa naftas tankkuģiem¹², Direktīvu 2014/90/ES par kuģu aprīkojumu¹³ un Direktīvu (ES) 2022/993 par jūrnieku minimālo sagatavotības līmeni¹⁴.
- (12) Tāpēc Savienībai būtu jāatbalsta 1974. gada Starptautiskās konvencijas par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (*SOLAS* konvencija) II-1., II-2. un V nodaļas grozījumi, jo ar tiem būtiski palielinās drošību, nodrošinot, ka visiem jaunajiem kuģiem, kuri nav tankkuģi (arī pasažieru kuģiem) un kuru bruto tilpība ir 20 000 un lielāka, ir piemērots aprīkojums vilkšanai avārijas gadījumā, kā arī vispārēji uzlabojot pasažieru kuģu, to vidū ro-ro pasažieru kuģu, ugunsdrošības standartus un degvielleļļas lietošanas drošību pasažieru kuģos. Ar minētajiem grozījumiem turklāt vienkāršos to ziņojumu apstrādi, kurus par pazaudētiem konteineriem sniedz, lai izpildītu normatīvos pienākumus, paredzēs prasību karoga valstīm sniegt ziņojumus SJO, palielinās kuģošanas drošību un novērsīs piesārņojumu.
- (13) Savienībai būtu jāatbalsta grozījumi Starptautiskajā drošības kodeksā kuģiem, kuros kā degvielu izmanto gāzi vai citas degvielas ar zemu uzliesmošanas temperatūru (*IGF* kodekss), jo ar tiem uzlabos tādu kuģu, to vidū pasažieru kuģu, drošību, kuros par degvielu izmanto dabasgāzi.
- (14) Savienībai būtu jāatbalsta grozījumi 2011. gada Starptautiskajā kodeksā par uzlabotu pārbaužu programmu beramkravu kuģu un naftas tankkuģu apsekojumu laikā (2011. gada *ESP* kodekss), jo ar tiem, atsaucoties uz attiecīgo pārvaldes iestādi, nevis uz šīs pārvaldes iestādes atzītu organizāciju, pārveidos 2011. gada *ESP* kodeksa 2019. gada grozījumu pielikumos noteiktās tāda uzņēmuma apstiprināšanas un sertifikācijas procedūras, kurš nodarbojas ar korpusa konstrukciju biezuma mērīšanu. Tas palīdzēs procedūru padarīt skaidrāku.
- (15) Savienībai būtu jāatbalsta grozījumi Starptautiskajā glābšanas līdzekļu (*LSA*) kodeksā, jo ar tiem veicina kuģošanas drošību, proti, pārskata pasažieru kuģu glābšanas līdzekļu un dežūrlaivu nolaišanas ātrumu, nodrošina glābšanas vestu atbilstošu darbību ūdenī jūrnieku drošībai un paaugstina drošības standartus vienas falles un āķu sistēmām ar

⁹ OV L 163, 25.6.2009., 1. lpp.

¹⁰ OV L 208, 5.8.2002., 10. lpp.

¹¹ OV L 131, 28.5.2009., 114. lpp.

¹² OV L 172, 30.6.2012., 3. lpp.

¹³ OV L 257, 28.8.2014., 146. lpp.

¹⁴ OV L 169, 27.6.2022., 45. lpp.

atbrīvošanas āķiem slodzes apstākļos, tālab svītrojot 4.4.7.6.17. punktā noteiktos atbrīvojumus.

- (16) Savienībai būtu jāatbalsta grozījumi Starptautiskajā ugunsdrošības sistēmu kodeksā (*FSS* kodekss), jo ar tiem ievērojami uzlabos cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras, proti, uzlabos ugunsdrošību uz pasažieru kuģiem un jo īpaši ro-ro pasažieru kuģiem.
- (17) Savienībai būtu jāatbalsta grozījumi Jūrnieku sagatavošanas, sertificēšanas un sardzes pildīšanas (*STCW*) kodeksa A-VI/1. iedaļā, jo tie nodrošinās drošu darba vietu jūrniekiem, A-VI/1. iedaļas noteikumos "Obligātās minimālās prasības attiecībā uz drošības iepazīšanas kursu, pamatkursu un instruktāžu visiem jūrniekiem" iekļaujot jaunu kompetenci "Veicināt iebiedēšanas un uzmākšanās, arī seksuālas vardarbības un seksuālas uzmākšanās, novēršanu un reaģēšanu uz to".
- (18) Savienības dalībvalstīm, kuras ir SJO locekles, un Komisijai, rīkojoties kopīgi, jāpauž Savienības nostāja,

IR PIENĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Nostāja, kas Savienības vārdā jāieņem Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (SJO) Jūras vides aizsardzības komitejas 81. sesijā, ir piekrist, ka tiek pieņemti grozījumi:

- (a) Starptautiskās konvencijas par piesārņojuma novēršanu no kuģiem (*MARPOL*) I protokola V pantā, izklāstīti SJO dokumenta MEPC 81/3/1 pielikumā;
- (b) *MARPOL* konvencijas VI pielikumā par degvielu ar zemu uzliesmošanas temperatūru un citiem ar degvielleļļu saistītiem jautājumiem, par piekļuvi datiem SJO kuģu degvielas patēriņa datubāzē (SJO DVS) un par pārvadāšanas darba datu iekļaušanu SJO DVS un paaugstinātu precizitātes līmeni šajā sistēmā, izklāstīti SJO dokumenta MEPC 81/3/2 pielikumā;
- (c) Balasta ūdens pārvaldības konvencijā, izklāstīti SJO dokumenta MEPC 81/3 pielikumā.

2. pants

Nostāja, kas Savienības vārdā jāieņem SJO Kuģošanas drošības komitejas 108. sesijā, ir piekrist, ka tiek pieņemti grozījumi:

- (a) 1974. gada Starptautiskās konvencijas par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (*SOLAS* konvencija) II-1., II-2. un V nodaļā, izklāstīti SJO dokumenta MSC 108/3 1. un 2. pielikumā;
- (b) Starptautiskajā drošības kodeksā kuģiem, kuros kā degvielu izmanto gāzi vai citas degvielas ar zemu uzliesmošanas temperatūru (*IGF* kodekss), izklāstīti SJO dokumenta MSC 108/3 3. pielikumā;
- (c) 2011. gada Starptautiskajā kodeksā par uzlabotu pārbaužu programmu beramkravu kuģu un naftas tankkuģu apsekojumu laikā (2011. gada *ESP* kodekss), izklāstīti SJO dokumenta MSC 108/3 5. pielikumā;
- (d) Starptautiskajā glābšanas līdzekļu (*LSA*) kodeksā, izklāstīti SJO dokumenta MSC 108/3 6. pielikumā;
- (e) Starptautiskajā ugunsdrošības sistēmu kodeksā (*FSS* kodekss), izklāstīti SJO dokumenta MSC 108/3 7. pielikumā;

- (f) Jūrnieku sagatavošanas, sertificēšanas un sardzes pildīšanas (*STCW*) kodeksa A-VI/1. iedaļā, izklāstīti SJO dokumenta MSC 108/3/2 pielikumā.

3. pants

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

4. pants

Šis lēmums ir adresēts Komisijai un dalībvalstīm.

Briselē,

*Padomes vārdā —
priekšsēdētāja*