



Briselē, 2026. gada 19. martā
(OR. en)

7530/26

**Starpiestāžu lieta:
2026/0073 (NLE)**

**MAR 33
OMI 10
ENV 259**

PRIEKŠLIKUMS

Sūtītājs:	Eiropas Komisijas ģenerālsekretāre, parakstījusi direktore <i>Martine DEPREZ</i>
Saņemšanas datums:	2026. gada 19. marts
Saņēmējs:	Eiropas Savienības Padomes ģenerālsekretāre <i>Thérèse BLANCHET</i>
K-jas dok. Nr.:	COM(2026) 127 final
Temats:	Priekšlikums PADOMES LĒMUMS par nostāju, kas Eiropas Savienības vārdā jāieņem Starptautiskās Jūrniecības organizācijas Jūras vides aizsardzības komitejas 84. sesijā attiecībā uz grozījumu pieņemšanu Starptautiskajā konvencijā par piesārņojuma novēršanu no kuģiem (<i>MARPOL</i>) un Kuģošanas drošības komitejas 111. sesijā attiecībā uz grozījumu pieņemšanu 1974. gada Starptautiskajā konvencijā par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (<i>SOLAS</i>), 1994. gada Starptautiskajā kodeksā par ātrgaitas kuģu drošību (1994. gada <i>HSC</i> kodekss), 2000. gada Starptautiskajā kodeksā par ātrgaitas kuģu drošību (2000. gada <i>HSC</i> kodekss), 2011. gada Starptautiskajā kodeksā par uzlabotu pārbaužu programmu beramkravu kuģu un naftas tankkuģu apsekojumu laikā (2011. gada <i>ESP</i> kodekss), Starptautiskajā glābšanas līdzekļu kodeksā (<i>LSA</i> kodekss) un 1988. gada protokolā, kas attiecas uz 1966. gada Starptautisko konvenciju par kravas zīmi (1988. gada protokols par kravas zīmi)

Pielikumā ir pievienots dokuments COM(2026) 127 final.

Pielikumā: COM(2026) 127 final

Briselē, 19.3.2026.
COM(2026) 127 final

2026/0073 (NLE)

Priekšlikums

PADOMES LĒMUMS

par nostāju, kas Eiropas Savienības vārdā jāieņem Starptautiskās Jūrniecības organizācijas Jūras vides aizsardzības komitejas 84. sesijā attiecībā uz grozījumu pieņemšanu Starptautiskajā konvencijā par piesārņojuma novēršanu no kuģiem (*MARPOL*) un Kuģošanas drošības komitejas 111. sesijā attiecībā uz grozījumu pieņemšanu 1974. gada Starptautiskajā konvencijā par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (*SOLAS*), 1994. gada Starptautiskajā kodeksā par ātrgaitas kuģu drošību (1994. gada *HSC* kodekss), 2000. gada Starptautiskajā kodeksā par ātrgaitas kuģu drošību (2000. gada *HSC* kodekss), 2011. gada Starptautiskajā kodeksā par uzlabotu pārbaužu programmu beramkravu kuģu un naftas tankkuģu apsekojumu laikā (2011. gada *ESP* kodekss), Starptautiskajā glābšanas līdzekļu kodeksā (*LSA* kodekss) un 1988. gada protokolā, kas attiecas uz 1966. gada Starptautisko konvenciju par kravas zīmi (1988. gada protokols par kravas zīmi)

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*) 84. sesijā (*MEPC 84*), kuras norise plānota no 2026. gada 27. aprīļa līdz 1. maijam, un Starptautiskās Jūrniecības organizācijas Kuģošanas drošības komitejas (*MSC*) 111. sesijā (*MSC 111*), kuras norise plānota no 2026. gada 13. līdz 22. maijam.

Paredzēts, ka *MEPC* 84. sesijā pieņems grozījumus Starptautiskās konvencijas par piesārņojuma novēršanu no kuģiem (*MARPOL*) VI pielikumā.

MEPC 111. sesijā paredz pieņemt grozījumus šādos dokumentos:

- (a) 1974. gada Starptautiskās konvencijas par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (*SOLAS* konvencija) IV un V nodaļā, kā arī papildinājumā (sertifikāti);
- (b) 1994. gada Starptautiskajā kodeksā par ātrgaitas kuģu drošību (1994. gada *HSC* kodekss);
- (c) 2000. gada Starptautiskajā kodeksā par ātrgaitas kuģu drošību (2000. gada *HSC* kodekss);
- (d) 2011. gada Starptautiskajā kodeksā par uzlabotu pārbaužu programmu beramkravu kuģu un naftas tankkuģu apsekojumu laikā (2011. gada *ESP* kodekss);
- (e) Starptautiskajā glābšanas līdzekļu kodeksā (*LSA* kodekss);
- (f) 1988. gada protokola, kas attiecas uz 1966. gada Starptautisko konvenciju par kravas zīmi (1988. gada protokols par kravas zīmi), B pielikumā.

2. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

2.1. Konvencija par Starptautisko Jūrniecības organizāciju, *MARPOL* konvencija un *SOLAS* konvencija

Ar Konvenciju par Starptautisko jūrniecības organizāciju (*SJO*) ir izveidota *SJO*. *SJO* mērķis ir nodrošināt forumu sadarbībai regulējuma un prakses jomā attiecībā uz visdažādākiem tehniskiem jautājumiem, kas ietekmē ar starptautisko tirdzniecību saistītu kuģošanu. Tās mērķis ir arī aicināt vispārēji ieviest augstākos iespējamos standartus jautājumos, kuri attiecas uz kuģošanas drošumu, navigācijas efektivitāti un kuģu izraisīta jūras piesārņojuma novēršanu un kontroli, un tādējādi veicināt vienlīdzīgus konkurences apstākļus. *SJO* risina arī attiecīgus administratīvus un juridiskus jautājumus.

Konvencija stājās spēkā 1958. gada 17. martā.

Visas dalībvalstis ir konvencijas puses. Savienība nav konvencijas puse.

Starptautiskā konvencija par piesārņojuma novēršanu no kuģiem (*MARPOL* konvencija) tika noslēgta 1973. gadā, un tā ir *SJO* konvencija, kas stājās spēkā 1983. gada 2. oktobrī. Visas dalībvalstis ir *MARPOL* konvencijas puses, un 25 dalībvalstis ir arī puses attiecībā uz VI pielikumu¹, kas stājās spēkā 2005. gada 18. maijā. Savienība nav *MARPOL* konvencijas puse.

¹ Austrija un Ungārija vēl nav ratificējušas *MARPOL* konvencijas VI pielikumu.

Visas dalībvalstis ir puses 1974. gada Starptautiskajā konvencijā par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (*SOLAS* konvencija), kas stājas 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 iestāde, kas nosaka globālos standartus starptautiskās kuģniecības drošuma, drošības un vidiskā snieguma jomā. Tās galvenais uzdevums ir izveidot taisnīgu un iedarbīgu, vispārpieņemtu un vispārēji īstenotu kuģniecības nozares tiesisko regulējumu.

Par SJO locekļiem var kļūt tikai valstis. Visas ES dalībvalstis ir SJO locekles. Lai gan ES nav SJO locekle, Eiropas Komisijas attiecības ar SJO patlaban nosaka SJO Rezolūcija A.1168(32), kurā ir paredzētas SJO un starpvaldību organizāciju sadarbības procedūras un noteikumi. Kopš 1974. gada Eiropas Komisija uz minētās SJO rezolūcijas un turpmāko vienošanos pamata novērotājas statusā piedalās visās SJO komiteju un apakškomiteju sanāksmēs.

SJO Jūras vides aizsardzības komitejā (*MEPC*) darbojas visas SJO locekles, un tās sanāksmes notiek vismaz reizi gadā. Komiteja risina SJO darbības jomā esošos vidiskos jautājumus, kuri saistīti ar kuģu izraisītā piesārņojuma kontroli un novēršanu, uz ko attiecas *MARPOL* līgums, un kas ietver piesārņojumu ar naftu, ķimikālijām, kuras tiek pārvadātas bez taras, notekūdeņiem, atkritumiem un kuģu radītām emisijām gaisā, ieskaitot gaisa piesārņotājus un siltumnīcefekta gāzu emisijas. Citi risināmie jautājumi ir arī balasta ūdeņu pārvaldība, pretapaugšanas sistēmas, kuģu pārstrāde, sagatavotība piesārņojuma gadījumā un reaģēšana uz to, un īpašu teritoriju un īpaši jutīgu jūras apgabalu identificēšana.

Atbilstīgi SJO konvencijas 38. panta a) punktam Jūras vides aizsardzības komiteja pilda visus pienākumus, kuri tai uzticēti SJO konvencijā, kurus tai uzticējusi SJO Asambleja vai SJO Padome, vai visus pienākumus, kas ietilpst minētajā darbības jomā un kurus tai var uzticēt citā SJO atzītā starptautiskā aktā vai saskaņā ar to. Jūras vides aizsardzības komitejas un tās palīgstruktūru lēmumus pieņem ar locekļu balsu vairākumu.

MEPC 84 pieņems *MARPOL* grozījumus saskaņā ar konvencijas 16. panta 2. punkta b), c) un d) apakšpunktu.

SJO Kuģošanas drošības komitejā (*MSC*) darbojas visas SJO dalībnieces, un tās sanāksmes notiek vismaz vienreiz 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.

Atbilstīgi SJO konvencijas 28. panta b) punktam SJO Jūras vides aizsardzības komiteja nodrošina mehānismu, kas ļauj pildīt visus pienākumus, kuri tai uzticēti SJO konvencijā, kurus tai uzticējusi SJO Asambleja vai SJO Padome, vai visus pienākumus, kas ietilpst minētajā darbības jomā un kurus tai var uzticēt citā SJO atzītā starptautiskā aktā vai saskaņā ar to. Kuģošanas drošības komitejas un tās palīgstruktūru lēmumus pieņem ar locekļu balsu vairākumu.

MSC III pieņems grozījumus saskaņā ar *SOLAS* konvencijas VIII panta b) punkta iv) apakšpunktu un 1988. gada protokola par kravas zīmi VI panta 2. punkta d) apakšpunktu.

2.3. Paredzētais SJO Jūras vides aizsardzības komitejas akts

84. sesijā *MEPC* ir jāpieņem *MARPOL VI* pielikuma grozījumi attiecībā uz:

- Atlantijas okeāna ziemeļaustrumu daļas noteikšanu par jaunu emisijas kontroles zonu (*ECA*) (*MARPOL VI* pielikuma 13. un 14. noteikums un VII papildinājums),
- SJO kuģu degvielleļļas patēriņa datubāzes (SJO DVS) pieklūstamību un SEG samazināšanas īstermiņa pasākuma pārskatīšanas klauzulu (20., 25., 27. un 28. noteikums).

Šos grozījumus bija paredzēts pieņemt *MEPC* otrajā ārkārtas sesijā, kas norisinājās 2025. gada 14.–17. oktobrī.

Gatavojoties *MEPC/ES.2*, Eiropas Savienības Padome pieņēma Padomes Lēmumu (ES) 2025/2093 (2025. gada 10. oktobris) par nostāju, kas Eiropas Savienības vārdā jāpieņem Starptautiskās Jūrniecības organizācijas Jūras vides aizsardzības komitejas otrajā ārkārtējā sesijā attiecībā uz Starptautiskās konvencijas par piesārņojuma novēršanu no kuģiem (*MARPOL*) grozījumu pieņemšanu²).

Saskaņā ar Padomes Lēmumu 2025/2093 Savienības nostāja *MEPC/ES.2* bija piekrist, ka tiek pieņemti:

- (a) *MARPOL VI* pielikuma 13. un 14. noteikuma un VII papildinājuma grozījumi attiecībā uz Atlantijas okeāna ziemeļaustrumu daļas noteikšanu par jaunu emisijas kontroles zonu (*ECA*);
- (b) *MARPOL VI* pielikuma 20., 25., 27. un 28. noteikuma grozījumi attiecībā uz SJO kuģu degvielleļļas patēriņa datubāzes (SJO DVS) pieklūstamību un
- (c) *MARPOL VI* pielikumā tiek ieviesta jauna 5. nodaļa attiecībā uz SJO neto nulles emisiju satvaru.

Tā kā *MEPC/ES.2* sanāksme tika atlikta uz vienu gadu, SJO iepriekš minētos *MARPOL VI* pielikuma grozījumus, kas norādīti a) un b) apakšpunktā, ir nosūtījusi *MEPC* pieņemšanai tās 84. sesijā. Šajā nolūkā tiek izvirzīts šis priekšlikums.

Vienlaikus līdz ar *MEPC/ES.2* tika atlikta arī c) apakšpunktā norādītās *MARPOL VI* pielikuma jaunās 5. nodaļas pieņemšana attiecībā uz SJO neto nulles emisiju satvaru.

2.4. Paredzētais SJO Kuģošanas drošības komitejas akts

111. sesijā *MSC* ir jāpieņem grozījumi:

- (a) 1974. gada Starptautiskās konvencijas par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (*SOLAS* konvencija) IV un V nodaļā, kā arī papildinājumā (sertifikāti);
- (b) 1994. gada Starptautiskajā kodeksā par ātrgaitas kuģu drošību (1994. gada *HSC* kodekss);
- (c) 2000. gada Starptautiskajā kodeksā par ātrgaitas kuģu drošību (2000. gada *HSC* kodekss);
- (d) 2011. gada Starptautiskajā kodeksā par uzlabotu pārbaužu programmu beramkravu kuģu un naftas tankkuģu apsekojumu laikā (2011. gada *ESP* kodekss);

² OV L, 2025/2093, 16.10.2025., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2025/2093/oj>.

- (e) Starptautiskajā glābšanas līdzekļu kodeksā (*LSA* kodekss);
- (f) 1988. gada protokola, kas attiecas uz 1966. gada Starptautisko konvenciju par kravas zīmi (1988. gada protokols par kravas zīmi), B pielikumā.

3. NOSTĀJA, KAS SAVIENĪBAS VĀRDĀ JĀIENĒM *MEPC 84*

3.1. *MARPOL VI* pielikuma 13. un 14. noteikuma un VII papildinājuma grozījumi

ES dalībvalstis un Eiropas Komisija kopā ar Apvienoto Karalisti, Islandi, Dāniju (Grenlandi) un Fēru salām iesniedza *MEPC 83* dokumentu, kurā ierosināts Atlantijas okeāna ziemeļaustrumu daļu noteikt par sēra oksīdu (SO_x), daļiņu (*PM*) un slāpekļa oksīdu (NO_x) emisijas kontroles zonu (*ECA*) saskaņā ar *MARPOL VI* pielikumu. Portugāles delegācijas vadībā Komisija kopā ar piekrastes valstīm aktīvi piedalījās sagatavošanas darbā.

Īpaši jutīgu jūras apgabalu (*PSSA*) un īpašu teritoriju noteikšanas tehniskā grupa ir konstatējusi, ka ierosinātā *ECA* atbilst *MARPOL VI* pielikuma III papildinājuma 3. iedaļā izklāstītajiem kritērijiem. Ņemot vērā tehniskās grupas darba rezultātus, *MEPC 83* apstiprināja Atlantijas okeāna ziemeļaustrumu daļas noteikšanu par SO_x , *PM* un NO_x *ECA*, lai to pieņemtu nākamajā *MEPC* sesijā. Minētos grozījumus SJO Sekretariāts ir izplatījis ar SJO 2025. gada 24. oktobra Apkārtrakstu Nr. 5085.

Savienībai būtu jāatbalsta pārskatītajā grozījumu projektā izklāstītais priekšlikums noteikt Atlantijas okeāna ziemeļaustrumu daļu par sēra oksīdu, daļiņu un slāpekļa oksīdu emisijas kontroles zonu saskaņā ar *MARPOL VI* pielikumu, jo tas palīdzēs novērst, samazināt un kontrolēt NO_x , SO_x un *PM* emisijas no kuģiem, lai panāktu saistītus ieguvumus veselībai un videi, vienlaikus saglabājot pārvaldāmu ekonomisko ietekmi uz jūrniecības nozari.

3.2. *MARPOL VI* pielikuma 20., 25., 27. un 28. noteikuma grozījumi

MEPC 82 sadarbībā ar Brazīliju, Japānu un Eiropas Komisiju izveidoja korespondences grupu SEG samazināšanas īstermiņa pasākuma pārskatīšanai.

Starpsesiju darba grupa gaisa piesārņojuma un energoefektivitātes jautājumos (*ISWG-APEE 1*) savā pirmajā sanāksmē cita starpā izskatīja SJO kuģu degvielleļļas patēriņa datubāzes (SJO DVS) piekļūstamību datu analīzes veikšanai un SEG samazināšanas īstermiņa pasākuma pārskatīšanas klauzulu.

Attiecībā uz SJO DVS datu piekļūstamību *ISWG-APEE 1* izskatīja ziņojumu, ko sniedza korespondences grupa, kas bija piekritusi 1. posmā uzlabot SJO DVS datu piekļūstamību. Ņemot vērā minētos apsvērumus, darba grupa sagatavoja *MARPOL VI* pielikuma 27. noteikuma grozījumu projektu.

MEPC 83 uzdeva *APEE* darba grupai cita starpā pabeigt *MARPOL VI* pielikuma un saistīto pamatnostādņu par SJO DVS piekļūstamību grozījumu projektu.

Ņemot vērā to, ka darba grupa ir turpinājusi izskatīt *MARPOL VI* pielikuma 27. noteikuma un ar to saistīto pamatnostādņu par SJO DVS piekļūstamību grozījumu projektu, ko sagatavojusi *ISWG-APEE 1*, *MEPC 83* apstiprināja *MARPOL VI* pielikuma 27. noteikuma grozījumu projektu par SJO DVS piekļūstamību, lai to pieņemtu nākamajā *MEPC* sesijā. Minētos grozījumus SJO Sekretariāts ir izplatījis ar SJO 2025. gada 11. aprīļa Apkārtrakstu Nr. 5005.

Savienība iesniedza priekšlikumu par šo jautājumu (*ISWG-GHG 13/7*) un lūdza veikt grozījumus attiecībā uz DVS datu detalizācijas pakāpi, papildu datiem un piekļūstamību. Grozījumu projekts ir saskaņots ar *ISWG-GHG 13/7* attiecībā uz lielāku piekļūstamību.

Savienības nostāja *ISWG-APEE 1* un *MEPC 83* bija atbalstīt 27. noteikuma grozījumu projektu.

Savienībai būtu jāatbalsta šie grozījumi, jo tie vēl vairāk uzlabos SJO DVS datu piekļūstamību, lai nodrošinātu *CII* regulējuma stingru īstenošanu un atvieglotu tā pārskatīšanu.

Attiecībā uz īstermiņa pasākuma pārskatīšanas klauzulām *ISWG-APEE 1* sagatavoja *MARPOL VI* pielikuma 20., 25. un 28. noteikuma grozījumu projektu, par pamatu izmantojot korespondences grupas sagatavotā dokumenta *MEPC 83/6/11* pielikumu par atjauninātu atsauci uz SJO stratēģiju un par SEG samazināšanas īstermiņa pasākuma pārskatīšanu.

MEPC 83 apstiprināja *MARPOL VI* pielikuma 20., 25. un 28. noteikuma grozījumu projektu, lai to pieņemtu nākamajā *MEPC* sesijā. Minētos grozījumus SJO Sekretariāts ir izplatījis ar SJO 2025. gada 24. oktobra Apkārtrakstu Nr. 5085.

Savienības nostāja *ISWG-APEE 1* un *MEPC 83* bija atbalstīt *MEPC 83/6/11* izklāstīto grozījumu projektu.

Savienībai šie grozījumi būtu jāatbalsta, jo tie izriet no SJO 2023. gada SEG stratēģijas pieņemšanas un SJO veiktās īstermiņa pasākumu pārskatīšanas pabeigšanas un ļauj turpināt šo noteikumu pārskatīšanu.

4. NOSTĀJA, KAS SAVIENĪBAS VĀRDĀ JĀIENĒM *MSC 111*

4.1. *SOLAS* konvencijas IV un V nodaļas un papildinājuma (sertifikāti) grozījumi, kā arī 1994. gada *HSC* kodeksa un 2000. gada *HSC* kodeksa grozījumi

MSC 103 uzticēja Navigācijas, sakaru un meklēšanas un glābšanas apakškomitejai (*NCSR*) izstrādāt *SOLAS* konvencijas IV un V nodaļas un veiktspējas standartu un pamatnostādņu grozījumus ļoti augstas frekvences (*VHF*) datu apmaiņas sistēmas (*VDES*) ieviešanai.

NCSR 10 sāka apspriest šo darbu, izvērtējot, vai apakškomitejai būtu jāapsver *VDES* ieviešana ne tikai *SOLAS V* nodaļā, bet arī *SOLAS IV* nodaļā. Savienības nostāja bija atbalstīt to, ka, lai gan apakškomiteja varētu piešķirt prioritāti *VDES* ieviešanai *SOLAS V* nodaļā, ir svarīgi apsvērt arī *VDES* ieviešanu *SOLAS IV* nodaļā.

Apakškomiteja vienojās Japānas vadībā izveidot korespondences grupu, lai veiktu *VDES*, tai skaitā tās sakaru komponenta un saistīto izmaksu, tehnisko, regulatīvo un operatīvo analīzi nolūkā izstrādāt vajadzīgo veiktspējas standartu projektu un *SOLAS* konvencijas IV un V nodaļas grozījumu projektu, kā arī apzināt jebkādos izrietošus grozījumus citos instrumentos.

NCSR 11 turpināja apspriest, vai un kā *VDES* iekļaut *SOLAS IV* un V nodaļā, ņemot vērā iespējas, ko izstrādājusi korespondences grupa. *NCSR 11* atjaunoja Japānas vadīto korespondences grupu saistībā ar *VHF* datu apmaiņas sistēmu (*VDES*), lai pabeigtu *SOLAS* konvencijas grozījumu projektu, arī izrietošos grozījumus. Savienības nostāja *NCSR 11* bija atbalstīt Navigācijas darba grupas izveidi, lai turpinātu apspriest *SOLAS* konvencijas grozījumus, un atbalstīt korespondences grupas atjaunošanu, lai turpinātu nepieciešamo darbu starp sesijām.

NCSR 12 tika ņemts vērā korespondences grupas ziņojums par *SOLAS* konvencijas grozījumu projektu, tai skaitā arī par izrietošajiem grozījumiem obligātajos un neobligātajos instrumentos, un tika panākta vienošanās uzdot šā darba pabeigšanu darba grupai. Pēc darba grupas ziņojuma izskatīšanas apakškomiteja piekrita *SOLAS* konvencijas V nodaļas un papildinājuma grozījumu projektam. Apakškomiteja arī piekrita izrietošo 1994. un 2000. gada

HSC kodeksu grozījumu projektam. Izskatījusi darba grupas novērtējumu par iepriekš minētā *SOLAS* konvencijas grozījumu projekta apstiprināšanu, apakškomiteja vienojās aicināt tos steidzamā kārtā apstiprināt *MSC 110*, lai *MSC 111* tos varētu pieņemt un tie stātos spēkā 2028. gada 1. janvārī. Savienības nostāja *NCSR 12* bija atbalstīt korespondences grupas darbu un ierosināt, lai tās ziņojums tiktu nodots turpmākai izskatīšanai darba grupā.

MSC 110 apstiprināja *SOLAS* konvencijas V nodaļas un papildinājuma grozījumu projektu *VHF* datu apmaiņas sistēmas (*VDES*) ieviešanai, lai pēc tam to pieņemtu *MSC 111*. Komiteja arī apstiprināja saistīto izrietošo 1994. un 2000. gada *HSC* kodeksu grozījumu projektu, lai pēc tam to pieņemtu *MSC 111* saskaņā ar iepriekš minēto *SOLAS* konvencijas grozījumu projektu. Minētos grozījumus SJO Sekretariāts ir izplatījis ar SJO 2025. gada 29. septembra Apkārtrakstu Nr. 5063.

Savienības nostāja *MSC 110* bija atbalstīt grozījumu projektu.

Savienībai būtu jāatbalsta šie grozījumi, jo lietderīgāk ir izmantot īpašus kanālus *VDES* lietojuma īpašo ziņojumu (*ASM*) nosūtīšanai un *VDES* ir papildu jauda lielāka digitālo datu apjoma apmaiņai, kas nākotnē varētu apmierināt lielāku pieprasījumu pēc digitālo datu izmantošanas jūras radiosakaros. Turklāt digitālo datu apmaiņa sniedz daudzus ieguvumus ne tikai attiecībā uz drošumu un situācijas apzināšanos, bet arī drošību, navigācijas efektivitāti, jūras vides aizsardzību un jūrnieku sloga samazināšanu. *VDES* ievērojami uzlabo ieguvumus, ko sniedz *AIS*, un tiek uzskatīts, ka tā iespējo e-navigāciju. *VDES* ieviešana ievērojami uzlabo spēju apmainīties ar *ASM* un citu informāciju starp kuģiem un krasta iestādēm.

Attiecībā uz *SOLAS* konvencijas IV pielikuma 5. noteikuma, V pielikuma 4. noteikuma un V pielikuma 5. noteikuma grozījumiem *NCSR 12* ņēma vērā Apvienotās SJO un *ITU* ekspertu grupas apsvērumus par *SOLAS* konvencijas grozījumu projekta izstrādi. Tā arī apsvēra iespējas grozīt *SOLAS* konvenciju, kuras sagatavojuši Apvienotā SJO un *ITU* ekspertu grupa, ņemot vērā dokumentus, arī dokumentus, ko Savienība iesniedza *NCSR 12*, kuros sniegtas piezīmes par Apvienotās SJO un *ITU* ekspertu grupas paredzētajām iespējām. *NCSR 12* nodeva jautājumus darba grupai turpmākai *SOLAS* konvencijas grozījumu pārskatīšanai un pabeigšanai. *NCSR 12* piekrita *SOLAS* konvencijas IV pielikuma 5. noteikuma, V pielikuma 4. noteikuma un V pielikuma 5. noteikuma grozījumu projektam attiecībā uz prasību izplatīt kuģošanas drošības informāciju (*MSI*) un ar meklēšanu un glābšanu (*SAR*) saistītu informāciju, izmantojot visus pieejamos atzītos mobilo satelītsakaru pakalpojumus (*RMSS*), un apstiprināja pamatojumu iepriekš minētā grozījumu projekta iesniegšanai apstiprināšanai *MSC 110*, lai to pieņemtu *MSC 111* un tas stātos spēkā 2028. gada 1. janvārī. Savienības nostāja *NCSR 12* bija atbalstīt Savienības priekšlikumu, ar ko ierosina *SOLAS* konvencijas grozījumu projektu attiecībā uz *MSI* un ar *SAR* saistītas informācijas izplatīšanu, izmantojot visus pieejamos atzītos mobilo satelītsakaru pakalpojumus.

MSC 110 apstiprināja *SOLAS* konvencijas IV pielikuma 5. noteikuma, V pielikuma 4. noteikuma un V pielikuma 5. noteikuma grozījumu projektu attiecībā uz prasību izplatīt kuģošanas drošības informāciju (*MSI*) un ar *SAR* saistītu informāciju, izmantojot visus pieejamos mobilo satelītsakaru pakalpojumus, ko organizācija atzinusi izmantošanai Globālajā jūras avāriju un drošības sistēmā (*GMDSS*), lai pēc tam to pieņemtu *MSC 111*. Minētos grozījumus SJO Sekretariāts ir izplatījis ar SJO 2025. gada 29. septembra Apkārtrakstu Nr. 5063.

Savienības nostāja *MSC 110* bija atbalstīt grozījumu projektu.

Savienībai būtu jāatbalsta šie grozījumi, jo, ieviešot jaunus atzītos mobilo satelītsakaru pakalpojumus, ir skaidri jānosaka prasība izplatīt kuģošanas drošības informāciju un ar

meklēšanu un glābšanu saistītu informāciju, izmantojot visus pieejamos atzītos mobilo satelītsakaru pakalpojumus.

4.2. 2011. gada ESP kodeksa grozījumi

Kuģu projektēšanas un būves apakškomiteja (*SDC*) 10. sesijā (*SDC 10*) apsprieda apsvērtos 2011. gada *ESP* kodeksa grozījumus un vienojās, ka darbs būtu jāveic starp sesijām korespondences grupā, kurai būtu jāuzdod izskatīt priekšlikumu par *ESP* kodeksa grozījumiem. Savienības nostāja *SDC 10* bija ierosināt vai nu apspriest ierosinātos *ESP* kodeksa grozījumus korespondences grupā, vai arī atlikt tos izskatīšanai darba grupā, kas jāizveido *SDC 11*.

SDC 11 izskatīja korespondences grupas ziņojumu par grozījumiem 2011. gada *ESP* kodeksā, lai atļautu izmantot attālinātās pārbaudes metodes (*RIT*), un nodeva šo jautājumu darba grupai. Pēc darba grupas ziņojuma izskatīšanas *SDC 11* apstiprināja 2011. gada *ESP* kodeksa grozījumu projektu, ar ko iekļauj *RIT*, lai to apstiprinātu *MSC 110* un pēc tam pieņemtu *MSC 111*. Savienības nostāja *SDC 11* bija atbalstīt korespondences grupas ziņojumu par attālinātās pārbaudes metožu izmantošanu un tā nodošanu darba grupai.

MSC 110 apstiprināja 2011. gada *ESP* kodeksa grozījumu projektu, ar ko atļauj izmantot *RIT*, lai to pieņemtu *MSC 111* un tas stātos spēkā 2028. gada 1. janvārī. Minētos grozījumus SJO Sekretariāts ir izplatījis ar SJO 2025. gada 29. septembra Apkārtrakstu Nr. 5063.

Savienības nostāja *MSC 110* bija atbalstīt grozījumu projektu.

Savienībai būtu jāatbalsta šie grozījumi, jo šīs metodes nodrošina lielāku efektivitāti, elastību un uzticamību ikdienas apsekošanas un inspekcijas darbībās, nepasliktinot minēto apsekojumu rezultātus.

4.3. *LSA* kodeksa grozījumi

Kuģu sistēmu un aprīkojuma apakškomiteja (*SSE*) 10. sesijā (*SSE 10*) principā vienojās par *LSA* kodeksa grozījumu projektu attiecībā uz konstrukcijas un prototipa testēšanas prasībām pasākumiem, ko veic, testējot brīvā kritiena glābšanas laivu nolaišanas sistēmu darbību, nenolaižot glābšanas laivu, lai to pabeigtu *SSE 11*, un uzdeva *LSA* korespondences grupai pabeigt grozījumu projektu. Savienības nostāja *SSE 10* bija atbalstīt to, ka apspriešana tiek uzticēta darba grupai.

Apstiprinājusi korespondences grupas darbu, *SSE 11* izskatīja grozījumu projektu un uzdeva darba grupai tos pabeigt. *SSE 10* piekrita *LSA* kodeksa grozījumu projektam, lai to apstiprinātu *MSC 110* un pieņemtu *MSC 111*. Savienības nostāja *SSE 11* bija atbalstīt korespondences grupas ziņojumu un izveidot dzīvības glābšanas līdzekļu darba grupu, lai šajā sesijā pabeigtu *LSA* kodeksa grozījumu projektu.

Pēc *LSA* kodeksa grozījumu projekta izskatīšanas *MSC 110* apstiprināja grozījumu projektu, lai to pieņemtu *MSC 111*. Minētos grozījumus SJO Sekretariāts ir izplatījis ar SJO 2025. gada 29. septembra Apkārtrakstu Nr. 5063.

Savienības nostāja *MSC 110* bija atbalstīt grozījumu projektu.

Savienībai būtu jāatbalsta šie grozījumi, jo tie atvieglos cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras, palielinot uzticēšanos brīvā kritiena glābšanas laivu efektīvai un lietderīgai izmantošanai gadījumā, kad ir jāpamet kuģis.

4.4. 1988. gada protokola par kravas zīmi grozījumi

MSC 107 tika apstiprināta jauna darba kārtības punkta pievienošana, lai grozītu 1988. gada protokolu par kravas zīmi nolūkā noteikt prasību par margu uzstādīšanu uz klāja konstrukcijas, lai mazinātu drošības riskus. Komiteja apstiprināja šo jauno darba kārtības punktu. Savienības nostāja *MSC 107* bija atbalstīt šo jauno darba kārtības punktu.

SDC 10, principā piekrītot 1988. gada protokola par kravas zīmi 25. noteikuma grozījumu projektam, norādīja, ka ir jāturpina darbs, lai to pabeigtu, un vienojās lūgt komiteju līdz 2025. gadam pagarināt termiņu, kurā jā sagatavo šis darba kārtības punkts, un saglabāt darba kārtības punktu *SDC 11* pagaidu darba kārtībā. Savienības nostāja *SDC 10* bija atbalstīt priekšlikumu grozīt 1988. gada protokola par kravas zīmi 25. noteikumu.

SDC 11 piekrita 1988. gada protokola par kravas zīmi 25. noteikuma grozījumu projektam, lai tos apstiprinātu *MSC 110* un pēc tam pieņemtu *MSC 111*, un paredzams, ka grozījumi stāsies spēkā 2028. gada 1. janvārī. Savienības nostāja *SDC 11* bija atbalstīt priekšlikumu grozīt 1988. gada protokola par kravas zīmi 25. noteikumu.

MSC 110 apstiprināja 1988. gada protokola par kravas zīmi 25. noteikuma grozījumu projektu attiecībā uz prasību uzstādīt margas uz klāja konstrukcijas, lai to varētu pieņemt *MSC 111*. Minētos grozījumus SJO Sekretariāts ir izplatījis ar SJO 2025. gada 29. septembra Apkārtrakstu Nr. 5063.

Savienības nostāja *MSC 110* bija atbalstīt grozījumu projektu.

Savienībai būtu jāatbalsta šie grozījumi, jo trīs līmeņu margu uzstādīšana uz klāja konstrukcijas var efektīvi uzlabot kuģu apkalpes aizsardzību, samazināt risku, ka apkalpes locekļi varētu pārkrīst pār bortu un gūt ievainojumus, un uzlabot kuģu drošību ar minimālām ekonomiskām izmaksām.

5. ATTIECĪGIE ES TIESĪBU AKTI UN ES KOMPETENCE

5.1. Attiecīgie ES tiesību akti

5.1.1. MARPOL VI pielikuma 13. un 14. noteikuma un VII papildinājuma grozījumi

Direktīvas (ES) 2016/802 mērķis ir sēra dioksīda emisiju samazināšana konkrētiem šķidrā kurināmā veidiem³. Tās mērķis ir novērst un kontrolēt gaisa piesārņojumu, ko rada kaitīgas emisijas, kuras izraisa šķidrā kurināmā ar augstu sēra saturu sadedzināšana, kas kaitē cilvēku veselībai, videi un veicina skābos nosēdumus. Direktīvas 6. un 13. pantā, kā arī I pielikumā ir atsauce uz *MARPOL VI* pielikuma noteikumiem par maksimālo sēra saturu kuģu degvielās un SO_x emisijām no kuģiem ES ūdeņos.

Jūras stratēģijas pamatdirektīvā⁴ dalībvalstīm prasīts veikt pasākumus, kas vajadzīgi, lai līdz 2020. gadam sasniegtu vai saglabātu “labu vides stāvokli” jūras vidē. Labs vides stāvoklis ir “jūras ūdeņu vides stāvoklis, kurā nodrošināti ekoloģiski daudzveidīgi un dinamiski okeāni un jūras, kas ir tīras, veselīgas un produktīvas sev raksturīgos apstākļos, un kurā jūras vidi izmanto ilgtspējīgi, tādējādi saglabājot izmantošanas un darbību potenciālu pašreizējām un turpmākajām paaudzēm” (Jūras stratēģijas pamatdirektīvas 3. panta 5. punkts). Lai noteiktu

³ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2016/802 (2016. gada 11. maijs), ar ko paredz sēra satura samazināšanu konkrētiem šķidrā kurināmā veidiem, OV L 132, 21.5.2016., 58. lpp.
<http://data.europa.eu/eli/dir/2016/802/oj>.

⁴ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2008/56/EK (2008. gada 17. jūnijs), ar ko izveido sistēmu Kopienas rīcībai jūras vides politikas jomā (Jūras stratēģijas pamatdirektīva), OV L 164, 25.6.2008., 19. lpp.
<http://data.europa.eu/eli/dir/2008/56/oj>.

labu vides stāvokli, cita starpā ir jāsamazina cilvēka izraisīta eutrofikācija, īpaši tās nelabvēlīgā ietekme, piemēram, bioloģiskās daudzveidības zudums, ekosistēmu degradācija, kaitīga ūdens ziedēšana un skābekļa trūkums ūdens piedibena slāņos. Jūras kuģniecībā radītās slāpekļa ieneses samazināšana, piemērojot III līmeņa prasības, kas izriet no Atlantijas okeāna ziemeļaustrumu daļas noteikšanas par slāpekļa emisijas kontroles zonu (*NECA*), ES dalībvalstīm, kurām ir attiecīgā jūras robeža, palīdzēs sasniegt labu vides stāvokli saskaņā ar Jūras stratēģijas pamatdirektīvu.

Lai novērstu, nepieļautu vai mazinātu gaisa piesārņojuma izraisīto kaitējumu cilvēka veselībai un/vai videi, Gaisa kvalitātes direktīvā⁵ (pārskatīta 2024. gadā) cita starpā ir noteiktas NO₂ robežvērtības. Gaisa kvalitātes direktīvā ir atzīts: lai sasniegtu tajā noteiktos mērķus, ir īpaši svarīgi apkarot piesārņojošo vielu emisijas piesārņojuma avotā, sevišķi ar pasākumiem, kas, izmantojot dzinēja vai degvielas kvalitātes standartus, ierobežotu izplūdes gāzu emisiju no dzinējiem dažādos mobilajos un stacionārajos piesārņojuma avotos. Savienība ir ieviesusi dažādus tiesību aktus, kuri emisijas reglamentē ar dzinēju standartiem, kas paredzēti dažādu veidu autotransportam (vieglajām automašīnām, kravas automašīnām un furgoniem – ar “Euro” standartiem⁶) un autoceļiem neparedzētas mobilās tehnikas avotiem (iekšējo ūdensceļu kuģiem un lokomotīvēm – ar Autoceļiem neparedzētas mobilās tehnikas direktīvu⁷).

Tādējādi *MARPOL VI* pielikuma 13. un 14. noteikuma un VII papildinājuma grozījumi par emisijas kontroles zonas pieņemšanu var būtiski ietekmēt Direktīvas (ES) 2016/802 saturu. Iemesls: emisijas kontroles zonas izveide ES dalībvalstīs ietekmētu šīs direktīvas piemērošanu, jo tās 6. pantā, 13. pantā un I pielikumā ir atsauce uz *MARPOL VI* pielikuma noteikumiem par maksimālo sēra saturu kuģu degvielās un SO_x emisijām no kuģiem ES ūdeņos.

5.1.2. *MARPOL VI* pielikuma 20., 25., 27. un 28. noteikuma grozījumi

Regula (ES) 2015/757 par jūras transporta oglekļa dioksīda emisiju monitoringu, ziņošanu un verifikāciju⁸ (ES MZV regula) nosaka tiesisko regulējumu ES sistēmai SEG emisiju monitoringam, ziņošanai un verifikācijai (MZV). Regulas mērķis ir nodrošināt 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. SJO kuģu degvielleļļas patēriņa datubāzes (SJO DVS) labāka piekļūstamība plašai sabiedrībai un SEG samazināšanas īstermiņa pasākuma pārskatīšanas

⁵ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2008/50/EK (2008. gada 21. maijs) par gaisa kvalitāti un tīrāku gaisu Eiropai, OV L 152, 11.6.2008., 1. lpp. <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/50/oj>.

⁶ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 715/2007 (2007. gada 20. jūnijs) par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem (*Euro 5* un *Euro 6*) un par piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai, OV L 171, 29.6.2007., 1. lpp. <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/715/oj>.

Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 595/2009 (2009. gada 18. jūnijs) par mehānisko transportlīdzekļu un motoru tipa apstiprinājumu attiecībā uz lielas celtspejas/kravnesības transportlīdzekļu radītām emisijām (*Euro VI*), par piekļuvi transportlīdzekļu remonta un tehniskās apkopes informācijai, OV L 188, 18.7.2009., 1. lpp. <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/595/oj>.

⁷ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2016/1628 (2016. gada 14. septembris) par prasībām attiecībā uz autoceļiem neparedzētas mobilās tehnikas iekšdedzes motoru gāzveida un daļiņveida piesārņotāju emisiju robežvērtībām un tipa apstiprināšanu, ar ko groza Regulas (ES) Nr. 1024/2012 un (ES) Nr. 167/2013 un groza un atceļ Direktīvu 97/68/EK, OV L 252, 16.9.2016., 53. lpp. <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1628/oj>.

⁸ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2015/757 (2015. gada 29. aprīlis) par jūras transporta oglekļa dioksīda emisiju monitoringu, ziņošanu un verifikāciju un ar ko groza Direktīvu 2009/16/EK, OV L 123, 19.5.2015., 55. lpp. <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/oj>.

klauzulas ieviešana ir vērsta uz to, lai samazinātu starptautiskās kuģniecības oglekļa dioksīda emisiju intensitāti atbilstīgi vērīguma līmenim, kas noteikts SJO stratēģijā par kuģu radīto SEG emisiju samazināšanu. To datu konsekvences/kvalitātes uzlabošana, kas no DVS paziņoti SJO DVS, un plašāka piekļuve datiem plašai sabiedrībai ietekmē kuģu degvielleļļas patēriņa datu vākšanu un ziņošanu, tāpēc tas varētu ietekmēt kuģošanas radīto SEG emisiju monitoringu, verifikāciju un ziņošanu saskaņā ar ES MZV regulu.

ES Klimata aktā⁹ ir noteikti saistoši Savienības klimata mērķrādītāji (salīdzinājumā ar 1990. gadu), t. i., līdz 2030. gadam samazināt siltumnīcefekta gāzu neto emisijas (emisijas, no kurām atskaitīti piesaistījumi) par vismaz 55 % un līdz 2040. gadam – par 90 % (Komisijas priekšlikums). Tas ietver arī mērķi sasniegt klimatneitralitāti līdz 2050. gadam un vēlamo mērķi attiecībā uz neto negatīvajām emisijām pēc minētā perioda.

Pamatojoties uz Komisijas priekšlikumiem par paketi “*Gatavi mērķrādītājam 55 %*” SEG emisiju samazināšanai, ES likumdevēji pieņēma tiesību aktus, kas attiecas tieši uz kuģniecības nozares radītajām SEG emisijām, proti:

- ES emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas (ETS) Direktīvas 2003/87/EK¹⁰ pārskatīšana ar Direktīvu (ES) 2023/959¹¹ ar mērķi paplašināt ES ETS, attiecinot to arī uz jūras transporta nozari, un piemērot to no 2024. gada 1. janvāra (kopā ar nepieciešamajiem grozījumiem ES MZV regulā¹², lai pārskatītu monitoringa un ziņošanas noteikumus, arī pārskatot attiecīgos īstenošanas un deleģētos aktus).
- Regula (ES) 2023/1805 ir vērsta uz atjaunīgo un mazoglekļa degvielu izmantošanu jūrniecības nozarē¹³ (*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) attiecināšanas uz jūras transportu un no *FuelEU Maritime* regulas, būs balstīta uz monitoringa, ziņošanas un verifikācijas sistēmu, kas izveidota ar ES MZV regulu.

Savukārt šie ES tiesību akti ir cieši saistīti ar SJO pasākumiem SEG jomā, piemēram, SJO datu vākšanas sistēmu, esošo kuģu energoefektivitātes indeksu (*EEXI*) un oglekļa dioksīda

⁹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2021/1119 (2021. gada 30. jūnijs), ar ko izveido klimatneitralitātes panākšanas satvaru un groza Regulas (EK) Nr. 401/2009 un (ES) 2018/1999 (“Eiropas Klimata akts”), OV L 243, 9.7.2021., 1. lpp. <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>.

¹⁰ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2003/87/EK (2003. gada 13. oktobris), ar kuru nosaka sistēmu siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas kvotu tirdzniecībai Kopienā un groza Padomes Direktīvu 96/61/EK (Dokuments attiecas uz EEZ), OV L 275, 25.10.2003., 32. lpp. <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj>.

¹¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2023/959 (2023. gada 10. maijs), ar ko groza Direktīvu 2003/87/EK, ar kuru nosaka sistēmu siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas kvotu tirdzniecībai Savienībā, un Lēmumu (ES) 2015/1814 par Savienības siltumnīcefekta gāzu emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas tirgus stabilitātes rezerves izveidi un darbību, OV L 130, 16.5.2023., 134. lpp. <http://data.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj>.

¹² 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 verifikāciju, OV L 130, 16.5.2023., 105. lpp. <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/957/oj>.

¹³ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2023/1805 (2023. gada 13. septembris) par atjaunīgo un mazoglekļa degvielu izmantošanu jūras transportā un ar ko groza Direktīvu 2009/16/EK, OV L 234, 22.9.2023., 48. lpp. <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj>.

emisiju intensitātes rādītāju (*CII*); šo pasākumu mērķis ir apkopot un publicēt informāciju par katra kuģa degvielas patēriņu un tehnisko un ekspluatācijas energoefektivitāti.

Jebkurš SJO pasākums attiecībā uz SEG jautājumiem, kam būs nepieciešams kuģošanas radīto SEG emisiju monitorings, verifikācija un ziņošana, var ietekmēt ES MZV regulu, kā arī ES ETS direktīvu un *FuelEU Maritime* regulu.

Tāpēc *MARPOL VI* pielikuma 20., 25., 27. un 28. noteikuma grozījumi attiecībā uz SJO kuģu degvielleļļas patēriņa datubāzes (SJO DVS) pieklūstamību un SEG samazināšanas īstermiņa pasākuma pārskatīšanas klauzulu var būtiski ietekmēt prasības, kas piemērojamas saskaņā ar Regulu (ES) 2015/757, Regulu (ES) 2023/1805 un Direktīvu (ES) 2023/959.

5.1.3. SOLAS konvencijas IV un V nodaļas un papildinājuma (sertifikāti) grozījumi, kā arī 1994. gada HSC kodeksa un 2000. gada HSC kodeksa grozījumi

Direktīvas 2002/59/EK, ar ko izveido Kopienas kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmu¹⁴, 6. pantā noteikts, ka ikvienam kuģim, kas piedāj dalībvalsts ostā, jābūt aprīkotam ar *AIS*, kas atbilst SJO izstrādātajiem darbības standartiem.

Ar Regulu (ES) 2019/1239 tika izveidota Eiropas Jūras vienloga sistēmas vide¹⁵. Ir iespēja izmantot *VDES* regulā noteikto ziņošanas formalitāšu nosūtīšanai.

Radiosakaru iekārtas ir uzskaitītas Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2025/1533¹⁶ 5. iedaļā. Īstenošanas regulā ir ietvertas kuģu aprīkojuma projektēšanas, būvēšanas un veikspējas prasības un testēšanas standarti. Regulas pamatā ir Komisijas pilnvarojums ar īstenošanas aktiem norādīt projektēšanas, būvniecības un veikspējas prasības, kā arī testēšanas standartus kuģu aprīkojumam, kas ietilpst Direktīvas 2014/90/ES par kuģu aprīkojumu¹⁷ darbības jomā, saskaņā ar tās 35. panta 2. punktu.

Direktīvas 2009/45/EK par pasažieru kuģu drošības noteikumiem un standartiem¹⁸ 6. panta 2. punkta a) apakšpunkta i) punktā noteikts, ka jauniem A klases pasažieru kuģiem, kas veic vietējos reisus ES teritorijā, pilnībā jāatbilst 1974. gada *SOLAS* konvencijas prasībām, ņemot vērā grozījumus. Tāpēc jebkādas *SOLAS* noteikumu izmaiņas ietekmētu direktīvā izklāstītos Savienības kopīgos noteikumus.

Tāpēc *SOLAS* konvencijas IV un V nodaļas un papildinājuma (sertifikāti) grozījumi, 1994. gada *HSC* kodeksa un 2000. gada *HSC* kodeksa grozījumi var būtiski ietekmēt prasības, kas piemērojamas saskaņā ar Direktīvu 2002/59/EK, Direktīvu 2014/90/ES un Direktīvu 2009/45/EK.

¹⁴ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2002/59/EK (2002. gada 27. jūnijs), ar ko izveido Kopienas kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmu un atceļ Padomes Direktīvu 93/75/EEK, OV L 208, 5.8.2002., 10. lpp. <http://data.europa.eu/eli/dir/2002/59/oj>.

¹⁵ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2019/1239 (2019. gada 20. jūnijs), ar ko izveido Eiropas Jūras vienloga sistēmas vidi un ar ko atceļ Direktīvu 2010/65/ES, OV L 198, 25.7.2019., 64. lpp. <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1239/oj>.

¹⁶ Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2025/1533 (2025. gada 23. jūlijs), ar ko paredz noteikumus par to, kā Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2014/90/ES piemērot attiecībā uz kuģu aprīkojuma projektēšanas, būvniecības un veikspējas prasībām un testēšanas standartiem, un atceļ Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2024/1975, OV L, 2025/1533, 23.7.2025. http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/1533/oj.

¹⁷ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/90/ES (2014. gada 23. jūlijs) par kuģu aprīkojumu un ar ko atceļ Padomes Direktīvu 96/98/EK, OV L 257, 28.8.2014., 146. lpp. <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/90/oj>.

¹⁸ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/45/EK (2009. gada 6. maijs) par pasažieru kuģu drošības noteikumiem un standartiem, OV L 163, 25.6.2009., 1. lpp. <http://data.europa.eu/eli/dir/2009/45/oj>.

5.1.4. 2011. gada ESP kodeksa grozījumi

Regula (ES) Nr. 530/2012, ar ko paredz paātrināti pakāpeniski ieviest prasību par dubultkorpusu vai līdzvērtīgu konstrukciju attiecībā uz vienkorporusa naftas tankkuģiem¹⁹, nosaka obligātu SJO stāvokļa novērtēšanas sistēmas (CAS) piemērošanu vienkorporusa naftas tankkuģiem, kuri ir vecāki par 15 gadiem. Beramkravu kuģu un naftas tankkuģu apsekojumu laikā veicamo uzlaboto pārbaužu programmā jeb pastiprinātās apsekošanas programmā (ESP) ir norādīts, kā īstenot šādu pastiprinātu novērtēšanu. Tā kā ESP tiek izmantota kā rīks CAS satvarā tās mērķa sasniegšanai, jebkādas izmaiņas saistībā ar ESP pārbaudēm, kā šie grozījumi, kas paredz, ka dubultkorpusa naftas tankkuģu biežuma 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.

5.1.5. LSA kodeksa grozījumi

Glābšanas laivu un glābšanas plostu, kā arī nolaišanas iekārtu un vinču standartus reglamentē Īstenošanas regula (ES) 2025/1533, kurā ir atsauces uz LSA kodeksu. Īstenošanas regulā ir ietvertas kuģu aprīkojuma projektēšanas, būvēšanas un veiktspējas prasības un testēšanas standarti. Regulas pamatā ir Komisijas pilnvarojums ar īstenošanas aktiem norādīt projektēšanas, būvniecības un veiktspējas prasības, kā arī testēšanas standartus kuģu aprīkojumam, kas ietilpst Direktīvas 2014/90/ES par kuģu aprīkojumu darbības jomā, saskaņā ar tās 35. panta 2. punktu.

Saskaņā ar Direktīvas 2009/45/EK par pasažieru kuģu drošības noteikumiem un standartiem 6. panta 2. punkta a) apakšpunkta i) punktu A klases pasažieru kuģiem piemēro SOLAS konvenciju, ņemot vērā grozījumus, kā arī attiecīgos kodeksus, tai skaitā LSA kodeksu, savukārt I pielikuma III nodaļā "Glābšanas līdzekļi" ir noteiktas dažādas un plašas prasības B, C un D klases pasažieru kuģiem, kas veic vietējos reisus, arī attiecībā uz glābšanas plostiem un glābšanas laivām, piemērojot LSA kodeksu.

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

5.1.6. 1988. gada protokola par kravas zīmi grozījumi

Termins "starptautiskās konvencijas", kā tas definēts Direktīvā 2009/45/EK par pasažieru kuģu drošības noteikumiem un standartiem (2. panta a) punkts), ietver Starptautisko konvenciju par kravas zīmi, kā arī tās protokolus un grozījumus, un saistītos obligāti piemērojamos kodeksus, to jaunākajā redakcijā. Turklāt minētās direktīvas 6. panta 2. punkta b) apakšpunktā noteikts, ka "visi jauni pasažieru kuģi, kuru garums ir 24 metri vai lielāks, atbilst 1966. gada Starptautiskajai Konvencijai par kravas zīmi".

Tādēļ 1988. gada protokola par kravas zīmi grozījumi var būtiski ietekmēt Direktīvas 2009/45/EK piemērošanu.

¹⁹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 530/2012 (2012. gada 13. jūnijs), ar ko paredz paātrināti pakāpeniski ieviest prasību par dubultkorpusu vai līdzvērtīgu konstrukciju attiecībā uz vienkorporusa naftas tankkuģiem, OV L 172, 30.6.2012., 3. lpp., <http://data.europa.eu/eli/reg/2012/530/oj>.

5.2. Eiropas Savienības kompetence

Paredzēto aktu priekšmets attiecas uz jomām, uz kurām lielā mērā attiecas Savienības sekundārie tiesību akti, kā paskaidrots 5.1. iedaļā. Tāpēc saskaņā ar LESD 3. panta 2. punkta pēdējo teikuma daļu Savienībai ir ekskluzīva ārējā kompetence, jo paredzētie akti var “ietekmēt kopīgos noteikumus vai mainīt to darbības jomu”. Paredzētie akti var būtiski ietekmēt galvenokārt šādu ES tiesību aktu saturu:

- Direktīva (ES) 2016/802. Iemesls: emisijas kontroles zonas izveide ES dalībvalstīs ietekmētu šīs direktīvas piemērošanu, jo tās 6. pantā, 13. pantā un I pielikumā ir atsauce uz *MARPOL VI* pielikuma noteikumiem par maksimālo sēra saturu kuģu degvielās un SO_x emisijām no kuģiem ES ūdeņos.
- Regula (ES) 2015/757. Iemesls: ar šo regulu tiek izveidots tiesiskais regulējums ES sistēmai, kas paredzēta SEG emisiju monitoringam, ziņošanai un verificācijai (*MRI*). Atbilstība jaunajām saistībām, kas izriet no ES ETS attiecināšanas uz jūras transportu un no *FuelEU Maritime* regulas, būs balstīta uz monitoringa, ziņošanas un verificācijas sistēmu, kas izveidota ar ES MZV regulu;
- Direktīva 2003/87/EK, kas pārskatīta ar Direktīvu (ES) 2023/959, lai ES ETS attiecinātu arī uz jūras transporta nozari. Iemesls: minētais tiesību akts ir cieši saistīts ar SJO pasākumiem SEG jomā, piemēram, 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;
- Regula (ES) 2023/1805. Iemesls: minētais tiesību akts ir cieši saistīts ar SJO pasākumiem SEG jomā, piemēram, 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 2002/59/EK. Iemesls: direktīvas 6. pantā ir noteikts, ka jebkuram kuģim, kas piestāj dalībvalsts ostā, jābūt aprīkotam ar *AIS*, kas atbilst SJO izstrādātajiem darbības standartiem;
- Regula (ES) 2019/1239. Iemesls: pastāv iespēja izmantot *VDES* regulā noteikto ziņošanas formalitāšu nosūtīšanai;
- Direktīva 2014/90/ES un Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2025/1533. Iemesls: radiosakaru iekārtas ir uzskaitītas īstenošanas regulas 5. iedaļā. Turklāt glābšanas laivu, glābšanas plostu, nolaišanas iekārtu un vinču standartus reglamentē īstenošanas regula, kurā ir atsauces uz *LSA* kodeksu;
- Direktīva 2009/45/EK. Iemesls: 6. panta 2. punkta a) apakšpunkta i) punktā ir noteikts, ka jauni A klases pasažieru kuģi pilnībā atbilst 1974. gada *SOLAS* konvencijas prasībām, ņemot vērā grozījumus, un attiecīgajiem kodeksiem, tajā skaitā *LSA* kodeksam attiecībā uz A klases pasažieru kuģiem. 6. panta 4. punktā ir noteikts, ka ātrgaitas pasažieru kuģiem, kas veic vietējos reisus un kas būvēti vai kuros veikti būtiski remontdarbi, pārveidojumi vai modifikācijas 1996. gada 1. janvārī vai pēc tam, atbilst 1974. gada *SOLAS* konvencijas X nodaļas 2. un 3. noteikuma prasībām, kas paredz, ka ir piemērojams “Kodekss par ātrgaitas kuģiem”. Direktīvas I pielikuma III nodaļā “Glābšanas līdzekļi” ir noteiktas dažādas un plašas prasības B, C un D klases pasažieru kuģiem, kad tie veic vietējos reisus, arī attiecībā uz glābšanas plostiem un glābšanas laivām, piemērojot *LSA* kodeksu. Turklāt termins “starptautiskās konvencijas”, kā tas definēts 2. panta a) punktā, ietver Starptautisko

konvenciju par kravas zīmi, kā arī tās protokolus un grozījumus, un saistītos obligāti piemērojamos kodeksus, to jaunākajā redakcijā. Turklāt minētās direktīvas 6. panta 2. punkta b) apakšpunktā noteikts, ka “visi jauni pasažieru kuģi, kuru garums ir 24 metri vai lielāks, atbilst 1966. gada Starptautiskajai Konvencijai par kravas zīmi”.

- Regula (ES) 530/2012. 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 uzlaboto pārbaužu programmā jeb pastiprinātās apsekošanas programmā (ESP) ir norādīts, kā īstenot šādu pastiprinātu novērtēšanu. Tā kā ESP tiek izmantota kā rīks CAS satvarā tās mērķa sasniegšanai, jebkādas izmaiņas saistībā ar ESP pārbaudēm, kā šie grozījumi, kas paredz, ka dubultkorpora naftas tankkuģu biežuma mērījumos pirmā atjauninājuma apsekojumā jāpievēršas tikai aizdomīgajām vietām, būs automātiski piemērojamas arī ar Regulu (ES) Nr. 530/2012.

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 dalībniece vai nolīguma puse²⁰.

Jēdziens “lēmumi ar juridiskām sekām” ietver aktus, kam ir juridiskas sekas saskaņā ar starptautisko tiesību normām, kuras reglamentē attiecīgo struktūru. Tas it īpaši attiecas uz situāciju, kad starptautiskajā nolīgumā, ar ko izveido struktūru, ir paredzēts, ka tās lēmumi pusēm ir saistoši. Piemēram, gadījumā, kad starptautiskais nolīgums piešķir struktūrai pilnvaras grozīt konkrētus nolīguma vai tā pielikumu aspektus.

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.

Paredzētie akti, kurus SJO ir aicināta pieņemt *MEPC 84*, ir akti ar juridiskām sekām, jo tie var būtiski ietekmēt ES tiesību aktu saturu, kā izklāstīts iepriekš 5.1. un 5.2. iedaļā.

Paredzētie akti, kurus SJO ir aicināta pieņemt *MSC III*, ir akti ar juridiskām sekām, jo tie var būtiski ietekmēt ES tiesību aktu saturu, kā izklāstīts iepriekš 5.1. iedaļā.

Paredzētie akti nepapildina un negroza nolīgumā noteikto iestāžu sistēmu.

Tādēļ 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

²⁰ Lieta C-399/12, Vācija/Padome (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, 64. punkts.

Savienības vārdā tiek ieņemta nostāja. Ja paredzētajam aktam ir divi mērķi vai divi komponenti, no kuriem viens ir klasificējams kā galvenais, bet otrs ir tikai pakārtots, lēmums saskaņā ar LESD 218. panta 9. punktu jābalsta uz viena materiālā juridiskā pamata, proti, tā, kas nepieciešams galvenajam jeb dominējošajam mērķim vai komponentam.

6.2.2. Piemērošana konkrētajā gadījumā

Paredzētā akta galvenais mērķis un saturs attiecas uz jūras transportu, pat ja daži no paredzētajiem grozījumiem attiecas uz vides aspektiem. Tādēļ ierosinātā lēmuma materiālais juridiskais pamats ir LESD 100. panta 2. punkts.

6.3. Secinājums

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

Priekšlikums

PADOMES LĒMUMS

par nostāju, kas Eiropas Savienības vārdā jāieņem Starptautiskās Jūrniecības organizācijas Jūras vides aizsardzības komitejas 84. sesijā attiecībā uz grozījumu pieņemšanu Starptautiskajā konvencijā par piesārņojuma novēršanu no kuģiem (*MARPOL*) un Kuģošanas drošības komitejas 111. sesijā attiecībā uz grozījumu pieņemšanu 1974. gada Starptautiskajā konvencijā par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (*SOLAS*), 1994. gada Starptautiskajā kodeksā par ātrgaitas kuģu drošību (1994. gada *HSC* kodekss), 2000. gada Starptautiskajā kodeksā par ātrgaitas kuģu drošību (2000. gada *HSC* kodekss), 2011. gada Starptautiskajā kodeksā par uzlabotu pārbaužu programmu beramkravu kuģu un naftas tankkuģu apsekojumu laikā (2011. gada *ESP* kodekss), Starptautiskajā glābšanas līdzekļu kodeksā (*LSA* kodekss) un 1988. gada protokolā, kas attiecas uz 1966. gada Starptautisko konvenciju par kravas zīmi (1988. gada protokols par kravas zīmi)

EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

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

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

tā kā:

- (1) Konvencija par Starptautisko jūrniecības organizāciju (SJO) 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 (*MEPC*) veic funkcijas, kuras SJO noteiktas vai var tikt noteiktas saskaņā ar starptautiskajām konvencijām par kuģu izraisīta jūras piesārņojuma novēršanu un kontroli, īpaši attiecībā uz noteikumu vai citu tiesību normu pieņemšanu un grozīšanu. *MEPC* 84. sesijā pieņems grozījumus saskaņā ar *MARPOL* konvencijas 16. panta 2. punkta b), c) un d) apakšpunktu.
- (4) Saskaņā ar Konvencijas par SJO 28. panta b) punktu Kuģošanas drošības komiteja nodrošina mehānismu, kas ļauj pildīt 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. *MSC* 111. sesijā pieņems grozījumus saskaņā ar *SOLAS* konvencijas VIII panta b) punkta iv) apakšpunktu un 1988. gada protokola par kravas zīmi VI panta 2. punkta d) apakšpunktu.
- (5) SJO Jūras vides aizsardzības komitejai 84. sesijā, kas norisināsies no 2026. gada 27. aprīļa līdz 1. maijam, ir jāpieņem grozījumi Starptautiskās konvencijas par piesārņojuma novēršanu no kuģiem (*MARPOL*) VI pielikumā attiecībā uz Atlantijas

okeāna ziemeļaustrumu daļas noteikšanu par jaunu emisijas kontroles zonu (13. un 14. noteikums un VII papildinājums), par SJO kuģu degvielleļļas patēriņa datubāzes (SJO DVS) piekļūstamību un SEG samazināšanas īstermiņa pasākuma pārskatīšanas klauzulu (20., 25., 27. un 28. noteikums).

- (6) SJO Kuģošanas drošības komitejai 111. sesijā, kas norisināsies 2026. gada 13.–22. maijā, ir jāpieņem grozījumi 1974. gada Starptautiskās konvencijas par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (*SOLAS*) IV un V nodaļā un papildinājumā (sertifikāti), 1994. gada Starptautiskajā kodeksā par ātrgaitas kuģu drošību (1994. gada *HSC* kodekss), 2000. gada Starptautiskajā kodeksā par ātrgaitas kuģu drošību (2000. gada *HSC* kodekss), 2011. gada Starptautiskajā kodeksā par uzlabotu pārbaužu programmu beramkravu kuģu un naftas tankkuģu apsekojumu laikā (2011. gada *ESP* kodekss), Starptautiskajā glābšanas līdzekļu kodeksā (*LSA* kodekss) un 1988. gada protokola, kas attiecas uz 1966. gada Starptautisko konvenciju par kravas zīmi (1988. gada protokols par kravas zīmi), B pielikumā.
- (7) Paredzētajiem *MEPC* un *MSC* aktiem būs juridiskas sekas.
- (8) Tāpēc pienākas noteikt nostāju, kas Savienības vārdā jāpieņem *MEPC 84*, jo iecerētie akti var būtiski ietekmēt Savienības tiesību aktu saturu, t. i., Direktīvu (ES) 2016/802, ar ko paredz sēra satura samazināšanu konkrētiem šķidrā kurināmā veidiem¹, Regulu (ES) 2015/757 par jūras transporta oglekļa dioksīda emisiju monitoringu, ziņošanu un verifikāciju², Direktīvu (ES) 2023/959, ar ko groza Direktīvu 2003/87/EK, ar kuru nosaka sistēmu siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas kvotu tirdzniecībai Savienībā, un Lēmumu (ES) 2015/1814 par Savienības siltumnīcefekta gāzu emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas tirgus stabilitātes rezerves izveidi un darbību³, Regulu (ES) 2023/1805 par atjaunīgo un mazoglekļa degvielu izmantošanu jūras transportā⁴.
- (9) Tāpēc Savienībai būtu jāatbalsta *MARPOL VI* pielikuma 13. un 14. noteikuma un VII papildinājuma grozījumi, jo tie palīdzēs novērst, samazināt un kontrolēt kuģu radītās gaisa piesārņotāju emisijas, lai panāktu saistītus ieguvumus veselības, vides un ekonomikas jomā.
- (10) Savienība atbalsta arī *MARPOL VI* pielikuma 27. noteikuma grozījumus, jo tie vēl vairāk uzlabos SJO DVS datu piekļūstamību, lai nodrošinātu *CII* regulējuma stingru īstenošanu un atvieglotu tā pārskatīšanu.
- (11) Savienība atbalsta *MARPOL VI* pielikuma 20., 25., 27. un 28. noteikuma grozījumus, jo tie izriet no SJO 2023. gada SEG stratēģijas pieņemšanas un SJO veiktās īstermiņa pasākumu pārskatīšanas pabeigšanas un ļauj turpināt šo noteikumu pārskatīšanu.
- (12) Pienākas noteikt nostāju, kas Savienības vārdā jāpieņem *MSC III*, jo iecerētie akti var būtiski ietekmēt Savienības tiesību aktu saturu, t. i., Direktīvu 2009/45/EK par pasažieru kuģu drošības noteikumiem un standartiem⁵, Direktīvu 2002/59/EK, ar ko izveido Kopienas kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmu⁶, Regulu (ES) Nr. 530/2012, ar ko paredz paātrināti pakāpeniski ieviest prasību par dubultkorpusu

¹ OV L 132, 21.5.2016., 58. lpp.

² OV L 123, 19.5.2015., 55. lpp.

³ OV L 130, 16.5.2023., 134. lpp.

⁴ OV L 234, 22.9.2023., 48. lpp.

⁵ OV L 163, 25.6.2009., 1. lpp.

⁶ OV L 208, 5.8.2002., 10. lpp.

vai līdzvērtīgu konstrukciju attiecībā uz vienkorpusa naftas tankkuģiem⁷, un Direktīvu 2014/90/ES par kuģu aprīkojumu⁸.

- (13) Tāpēc Savienībai būtu jāatbalsta *SOLAS* konvencijas IV un V nodaļas un papildinājuma (sertifikāti), 1994. gada *HSC* kodeksa un 2000. gada *HSC* kodeksa grozījumi, jo lietderīgāk ir izmantot īpašus kanālus *VDES* lietojuma īpašo ziņojumu (*ASM*) nosūtīšanai un *VDES* ir papildu jauda lielāka digitālo datu apjoma apmaiņai, kas nākotnē varētu apmierināt lielāku pieprasījumu pēc digitālo datu izmantošanas jūras radiosakaros. Turklāt digitālo datu apmaiņa sniedz daudzus ieguvumus ne tikai attiecībā uz drošumu un situācijas apzināšanos, bet arī drošību, navigācijas efektivitāti, jūras vides aizsardzību un jūrnieku sloga samazināšanu. *VDES* ievērojami uzlabo ieguvumus, ko sniedz *AIS*, un tiek uzskatīts, ka tā iespējo e-navigāciju. *VDES* ieviešana ievērojami uzlabo spēju apmainīties ar *ASM* un citu informāciju starp kuģiem un krasta iestādēm. Savienībai būtu arī jāatbalsta šie grozījumi, jo, ieviešot jaunus atzītus mobilo satelītsakaru pakalpojumus, ir skaidri jānosaka prasība izplatīt kuģošanas drošības informāciju un ar meklēšanu un glābšanu saistītu informāciju, izmantojot visus pieejamos atzītus mobilo satelītsakaru pakalpojumus.
- (14) Savienībai būtu jāatbalsta 2011. gada *ESP* kodeksa grozījumi, jo šīs metodes nodrošina lielāku efektivitāti, elastību un uzticamību ikdienas apsekošanas un inspekcijas darbībās, nepasliktinot minēto apsekojumu rezultātus.
- (15) Savienībai būtu jāatbalsta *LSA* kodeksa grozījumi, jo tie atvieglos cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras, palielinot uzticēšanos brīvā kritiena glābšanas laivu efektīvai un lietderīgai izmantošanai gadījumā, kad ir jāpamet kuģis.
- (16) Savienībai būtu jāatbalsta grozījumi 1988. gada protokolā par kravas zīmi, jo trīs līmeņu margu uzstādīšana uz klāja konstrukcijas var efektīvi uzlabot kuģu apkalpes aizsardzību, samazināt risku, ka apkalpes locekļi varētu pārkrist pār bortu un gūt ievainojumus, un uzlabot kuģu drošību ar minimālām ekonomiskām izmaksām.
- (17) Savienības nostāja, rīkojoties kopīgi Eiropas Savienības interesēs, jāpauž Savienības dalībvalstīm, kuras ir SJO locekles,

IR PIENĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Nostāja, kas Savienības vārdā jāieņem Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (SJO) Jūras vides aizsardzības komitejas 84. sesijā vai jebkurā turpmākā sesijā, ir piekrist, ka tiek pieņemti grozījumi:

- (a) *MARPOL* VI pielikuma 13. un 14. noteikumā un VII papildinājumā attiecībā uz Atlantijas okeāna ziemeļaustrumu daļas noteikšanu par jaunu emisijas kontroles zonu (*ECA*);
- (b) *MARPOL* VI pielikuma 20., 25., 27. un 28. noteikumā attiecībā uz SJO kuģu degvielleļļas patēriņa datubāzes (SJO DVS) pieklūstamību un SEG samazināšanas īstermiņa pasākuma pārskatīšanas klauzulu.

⁷ OV L 172, 30.6.2012., 3. lpp.

⁸ OV L 257, 28.8.2014., 146. lpp.

2. pants

Nostāja, kas Savienības vārdā jāieņem Starptautiskās Jūniecības organizācijas (SJO) Kuģošanas drošības komitejas 111. sesijā vai jebkurā turpmākā sesijā, ir piekrist, ka tiek pieņemti grozījumi:

- (a) 1974. gada Starptautiskās konvencijas par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (*SOLAS* konvencija) IV un V nodaļā, kā arī papildinājumā (sertifikāti);
- (b) 1994. gada Starptautiskajā kodeksā par ātrgaitas kuģu drošību (1994. gada *HSC* kodekss);
- (c) 2000. gada Starptautiskajā kodeksā par ātrgaitas kuģu drošību (2000. gada *HSC* kodekss);
- (d) 2011. gada Starptautiskajā kodeksā par uzlabotu pārbaužu programmu beramkravu kuģu un naftas tankkuģu apsekojumu laikā (2011. gada *ESP* kodekss);
- (e) Starptautiskajā glābšanas līdzekļu kodeksā (*LSA* kodekss);
- (f) 1988. gada protokola, kas attiecas uz 1966. gada Starptautisko konvenciju par kravas zīmi (1988. gada protokols par kravas zīmi), B pielikumā.

3. pants

- (g) Šā lēmuma 1. pantā minēto nostāju, rīkojoties kopīgi Savienības interesēs, pauž Savienības dalībvalstis, kas ir SJO Jūras vides aizsardzības komitejas locekles.
- (h) Šā lēmuma 2. pantā minēto nostāju, rīkojoties kopīgi Savienības interesēs, pauž Savienības dalībvalstis, kuras ir SJO Kuģošanas drošības komitejas locekles.

4. pants

Šis lēmums ir adresēts dalībvalstīm.

Briselē,

*Padomes vārdā –
priekšsēdētājs*