

Bruselj, 19. marec 2026
(OR. en)

7530/26

**Medinstitucionalna zadeva:
2026/0073 (NLE)**

**MAR 33
OMI 10
ENV 259**

PREDLOG

Pošiljatelj:	za generalno sekretarko Evropske komisije: direktorica Martine DEPREZ
Datum prejema:	19. marec 2026
Prejemnik:	Thérèse BLANCHET, generalna sekretarka Sveta Evropske unije
Št. dok. Kom.:	COM(2026) 127 final
Zadeva:	Predlog SKLEP SVETA o stališču, ki se v imenu Evropske unije zastopa v Mednarodni pomorski organizaciji na 84. zasedanju Odbora za varstvo morskega okolja glede sprejetja sprememb Mednarodne konvencije o preprečevanju onesnaževanja morja z ladij (MARPOL) in na 111. zasedanju Odbora za pomorsko varnost glede sprejetja sprememb Mednarodne konvencije o varstvu človeškega življenja na morju (SOLAS) iz leta 1974, Mednarodnega kodeksa o varnosti visokohitrostnih plovil iz leta 1994 (kodeks HSC iz leta 1994), Mednarodnega kodeksa o varnosti visokohitrostnih plovil iz leta 2000 (kodeks HSC iz leta 2000), Mednarodnega kodeksa o okrepljenem programu inšpekcij med pregledi ladij za prevoz razsutega tovora in naftnih tankerjev iz leta 2011 (kodeks ESP iz leta 2011), Mednarodnega kodeksa o reševalni opremi (kodeks LSA) in Protokola iz leta 1988 k Mednarodni konvenciji o tovornih črtah iz leta 1966 (Protokol o tovornih črtah iz leta 1988)

Delegacije prejmejo priloženi dokument COM(2026) 127 final.

Priloga: COM(2026) 127 final



EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 19.3.2026
COM(2026) 127 final

2026/0073 (NLE)

Predlog

SKLEP SVETA

o stališču, ki se v imenu Evropske unije zastopa v Mednarodni pomorski organizaciji na 84. zasedanju Odbora za varstvo morskega okolja glede sprejetja sprememb Mednarodne konvencije o preprečevanju onesnaževanja morja z ladij (MARPOL) in na 111. zasedanju Odbora za pomorsko varnost glede sprejetja sprememb Mednarodne konvencije o varstvu človeškega življenja na morju (SOLAS) iz leta 1974, Mednarodnega kodeksa o varnosti visokohitrostnih plovil iz leta 1994 (kodeks HSC iz leta 1994), Mednarodnega kodeksa o varnosti visokohitrostnih plovil iz leta 2000 (kodeks HSC iz leta 2000), Mednarodnega kodeksa o okrepljenem programu inšpekcij med pregledi ladij za prevoz razsutega tovora in naftnih tankerjev iz leta 2011 (kodeks ESP iz leta 2011), Mednarodnega kodeksa o reševalni opremi (kodeks LSA) in Protokola iz leta 1988 k Mednarodni konvenciji o tovornih črtah iz leta 1966 (Protokol o tovornih črtah iz leta 1988)

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. PREDMET UREJANJA PREDLOGA

Ta predlog se nanaša na sklep o določitvi stališča, ki se v imenu Unije zastopa na 84. zasedanju Odbora za varstvo morskega okolja Mednarodne pomorske organizacije (MEPC 84), ki bo potekalo od 27. aprila do 1. maja 2026, in na 111. zasedanju Odbora za pomorsko varnost Mednarodne pomorske organizacije (MSC 111), ki bo potekalo od 13. do 22. maja 2026.

Odbor za varstvo morskega okolja (MEPC) naj bi na 84. zasedanju sprejel spremembe Priloge VI k Mednarodni konvenciji o preprečevanju onesnaževanja morja z ladij (MARPOL).

Odbor za pomorsko varnost (MSC) naj bi na 111. zasedanju sprejel spremembe:

- (a) poglavij IV in V ter dodatka (Spričevala) k Mednarodni konvenciji o varstvu človeškega življenja na morju (SOLAS), 1974;
- (b) Mednarodnega kodeksa o varnosti visokohitrostnih plovil iz leta 1994 (kodeks HSC iz leta 1994);
- (c) Mednarodnega kodeksa o varnosti visokohitrostnih plovil iz leta 2000 (kodeks HSC iz leta 2000);
- (d) Mednarodnega kodeksa o okrepljenem programu inšpekcij med pregledi ladij za prevoz razsutega tovora in naftnih tankerjev iz leta 2011 (kodeks ESP iz leta 2011);
- (e) Mednarodnega kodeksa o reševalni opreми (kodeks LSA);
- (f) Priloge B k Protokolu iz leta 1988 k Mednarodni konvenciji o tovornih črtah iz leta 1966 (Protokol o tovornih črtah iz leta 1988).

2. OZADJE PREDLOGA

2.1. Konvencija o Mednarodni pomorski organizaciji, konvencija MARPOL in konvencija SOLAS

S Konvencijo o Mednarodni pomorski organizaciji je ustanovljena Mednarodna pomorska organizacija (IMO). Namen IMO je zagotoviti forum za sodelovanje na področju urejanja in praks v zvezi s tehničnimi zadevami vseh vrst, ki vplivajo na ladijski promet v mednarodni trgovini. Poleg tega si prizadeva spodbujati splošno sprejetje najvišjih izvedljivih standardov v zadevah pomorske varnosti, učinkovitosti plovbe ter preprečevanja in nadzora onesnaževanja morja z ladij, s čimer se spodbujajo enaki konkurenčni pogoji. Obravnava tudi povezane upravne in pravne zadeve.

Konvencija je začela veljati 17. marca 1958.

Vse države članice so pogodbenice Konvencije. Unija ni pogodbenica Konvencije.

Mednarodna konvencija o preprečevanju onesnaževanja morja z ladij, sklenjena leta 1973 (v nadaljnjem besedilu: konvencija MARPOL), je konvencija IMO, ki je začela veljati 2. oktobra 1983. Vse države članice so pogodbenice konvencije MARPOL, 25 držav članic pa je tudi pogodbenic Priloge VI¹, ki je začela veljati 18. maja 2005. Unija ni pogodbenica konvencije MARPOL.

¹ Avstrija in Madžarska še nista ratificirali Priloge VI h konvenciji MARPOL.

Vse države članice so pogodbenice Mednarodne konvencije o varstvu človeškega življenja na morju (v nadaljnjem besedilu: konvencija SOLAS) iz leta 1974, ki je začela veljati 25. maja 1980. Unija ni pogodbenica konvencije SOLAS.

2.2. Mednarodna pomorska organizacija

IMO je specializirana agencija Združenih narodov, pristojna za varnost ladijskega prometa in preprečevanje onesnaževanja morja z ladij. Je svetovni organ za določanje standardov za varnost in okoljsko učinkovitost mednarodnega ladijskega prometa. Njena glavna vloga je oblikovati regulativni okvir za industrijo ladijskega prometa, ki bo pravičen in učinkovit ter splošno sprejet in izvajan.

Članstvo v IMO je odprto samo za države. V IMO so včlanjene vse države članice EU. Čeprav EU ni članica, odnosi Evropske komisije z IMO temeljijo na Resoluciji IMO A.1168(32), ki določa postopke in pogoje za sodelovanje med IMO in medvladnimi organizacijami. Evropska komisija na podlagi navedene resolucije in nadaljnjih dogovorov od leta 1974 sodeluje kot opazovalka na vseh zasedanjih odborov in pododborov IMO.

Odbor za varstvo morskega okolja IMO (MEPC) prav tako sestavljajo vse članice IMO, sestaja pa se vsaj enkrat letno. Pod okriljem IMO obravnava okoljska vprašanja s področja uporabe konvencije MARPOL, ki zadevajo nadzorovanje in preprečevanje onesnaževanja z ladij, med drugim onesnaževanja z nafto, kemikalijami, ki se prevažajo kot razsuti tovor, odplakami, smetmi in drugimi izpusti z ladij v zrak, vključno z onesnaževali zraka in emisijami toplogrednih plinov. Druge obravnavane zadeve vključujejo ravnanje z balastno vodo, sisteme proti obraščanju, recikliranje ladij, pripravljenost in odzivanje na onesnaženje ter opredeljevanje posebnih območij, zlasti občutljivih morskih območij.

V skladu s členom 38(a) konvencije IMO Odbor za varstvo morskega okolja izvaja vse naloge, ki so mu dodeljene s konvencijo IMO ali mu jih dodeli Skupščina IMO ali Svet IMO, ali vse naloge, ki spadajo v zgoraj navedeno področje uporabe ter so mu lahko dodeljene na podlagi katerega koli drugega mednarodnega instrumenta in sprejete s strani IMO. Sklepi Odbora za varstvo morskega okolja in njegovih pomožnih organov se sprejemajo z večino glasov njegovih članov.

Na 84. zasedanju odbora MEPC bodo sprejete spremembe konvencije MARPOL v skladu s členom 16, odstavek 2, točke (b), (c) in (d), Konvencije.

Odbor za pomorsko varnost IMO sestavljajo vse članice IMO, sestaja pa se vsaj enkrat letno. Obravnava vse zadeve v okviru te organizacije, ki se nanašajo na pomoč pri plovbi, gradnjo in opremo plovil, število članov posadke z vidika varnosti, predpise o preprečevanju trkov, ravnanje z nevarnimi tovari, postopke in zahteve za pomorsko varnost, hidrografske podatke, ladijske in navigacijske dnevnik, preiskave pomorskih nezgod, reševanje ter vse druge zadeve, ki neposredno vplivajo na pomorsko varnost.

V skladu s členom 28(b) konvencije IMO Odbor za pomorsko varnost IMO zagotavlja stroje za izvajanje vseh nalog, ki so mu dodeljene s konvencijo IMO ali mu jih dodeli Skupščina IMO ali Svet IMO, ali vseh nalog, ki spadajo v zgoraj navedeno področje uporabe ter so mu lahko dodeljene na podlagi katerega koli drugega mednarodnega instrumenta in sprejete s strani IMO. Sklepi Odbora za pomorsko varnost in njegovih pomožnih organov se sprejmejo z večino članov.

Na 111. zasedanju odbora MSC bodo sprejete spremembe v skladu s členom VIII(b)(iv) konvencije SOLAS in členom VI(2)(d) Protokola o tovornih črtah iz leta 1988.

2.3. Predvideni akt Odbora za varstvo morskega okolja IMO

Odbor MEPC naj bi na svojem 84. zasedanju sprejel spremembe Priloge VI h konvenciji MARPOL v zvezi z:

- določitev severovzhodnega Atlantika kot novega območja nadzora nad emisijami (pravili 13 in 14 ter Dodatek VII k Prilogi VI h konvenciji MARPOL);
- dostopnostjo podatkov v podatkovni zbirki IMO o ladijski porabi goriva (IMO DCS) in klavzulo o pregledu kratkoročnega ukrepa za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov (pravila 20, 25, 27 in 28).

Te spremembe bi morale biti sprejete na drugem izrednem zasedanju odbora MEPC, ki je potekalo od 14. do 17. oktobra 2025.

Med pripravami na drugo izredno zasedanje odbora MEPC je Svet Evropske unije sprejel Sklep Sveta (EU) 2025/2093 z dne 10. oktobra 2025 o stališču, ki se v imenu Evropske unije zastopa na drugem izrednem zasedanju Odbora za varstvo morskega okolja Mednarodne pomorske organizacije glede sprejetja sprememb Mednarodne konvencije o preprečevanju onesnaževanja morja z ladij (MARPOL)².

V skladu s Sklepom Sveta (EU) 2025/2093 je bilo stališče Unije na drugem izrednem zasedanju odbora MEPC, da se strinja s sprejetjem:

- (a) sprememb pravil 13 in 14 ter Dodatka VII k Prilogi VI h konvenciji MARPOL v zvezi z določitvijo severovzhodnega Atlantika kot novega območja nadzora nad emisijami;
- (b) sprememb pravil 20, 25, 27 in 28 iz Priloge VI h konvenciji MARPOL v zvezi z dostopnostjo podatkovne zbirke IMO o porabi ladijskega goriva (IMO DCS) ter
- (c) uvedbe novega poglavja 5 Priloge VI h konvenciji MARPOL v zvezi z okvirom IMO za neto ničelne emisije.

Ker je bilo drugo izredno zasedanje odbora MEPC preloženo za eno leto, je IMO navedene spremembe Priloge VI h konvenciji MARPOL iz točk (a) in (b) predložila v sprejetje na 84. zasedanju odbora MEPC. V ta namen je bil pripravljen ta predlog.

Hkrati je bilo skupaj z drugim izrednim zasedanjem odbora MEPC preloženo tudi sprejetje novega poglavja 5 Priloge VI h konvenciji MARPOL v zvezi z okvirom IMO za neto ničelne emisije iz točke (c).

2.4. Predvideni akt Odbora za pomorsko varnost IMO

Odbor MSC naj bi na 111. zasedanju sprejel spremembe:

- (a) poglavij IV in V ter dodatka (Spričevala) k Mednarodni konvenciji o varstvu človeškega življenja na morju (SOLAS), 1974;
- (b) Mednarodnega kodeksa o varnosti visokohitrostnih plovil iz leta 1994 (kodeks HSC iz leta 1994);
- (c) Mednarodnega kodeksa o varnosti visokohitrostnih plovil iz leta 2000 (kodeks HSC iz leta 2000);

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

- (d) Mednarodnega kodeksa o okrepljenem programu inšpekcij med pregledi ladij za prevoz razsutega tovora in naftnih tankerjev iz leta 2011 (kodeks ESP iz leta 2011);
- (e) Mednarodnega kodeksa o reševalni opremi (kodeks LSA);
- (f) Priloge B k Protokolu iz leta 1988 k Mednarodni konvenciji o tovornih črtah iz leta 1966 (Protokol o tovornih črtah iz leta 1988).

3. STALIŠČE, KI SE V IMENU UNIJE ZASTOPA NA 84. ZASEDANJU ODBORA MEPC

3.1. Spremembe pravil 13 in 14 ter Dodatka VII k Prilogi VI h Konvenciji MARPOL

Države članice EU in Evropska komisija so skupaj z Združenim kraljestvom, Islandijo, Dansko (Grenlandijo) in Ferskimi otoki na 83. zasedanju MEPC predložile dokument, v katerem so predlagale, da se severovzhodni Atlantski ocean v skladu s Prilogo VI h konvenciji MARPOL določi za območje nadzora nad emisijami žveplovih oksidov (SO_x), delcev in dušikovih oksidov (NO_x). Komisija je skupaj z obalnimi državami dejavno sodelovala pri pripravljalnem delu, ki ga je koordinirala portugalska delegacija.

Tehnična skupina za določitev posebej občutljivih morskih območij in posebnih območij je ugotovila, da predlagano območje nadzora nad emisijami izpolnjuje merila iz oddelka 3 Dodatka III k Prilogi VI h konvenciji MARPOL. Odbor MEPC je na 83. zasedanju, potem ko se je seznanil z rezultati tehnične skupine, odobril določitev severovzhodnega Atlantskega oceana za območje nadzora nad emisijami SO_x, delci in NO_x, ki naj bi bila sprejeta na naslednjem zasedanju odbora MEPC. Te spremembe je sekretariat IMO razposlal z okrožnico IMO št. 5085 z dne 24. oktobra 2025.

Unija bi morala podpreti predlog iz revidiranega osnutka sprememb o določitvi severovzhodnega Atlantskega oceana za območje nadzora nad emisijami žveplovih oksidov, delcev in dušikovih oksidov v skladu s Prilogo VI h konvenciji MARPOL, saj bo to prispevalo k preprečevanju, zmanjševanju in nadzoru emisij NO_x, SO_x in delcev z ladij, kar bi prineslo s tem povezane koristi za zdravje in okolje, hkrati pa bi gospodarski vpliv na pomorski sektor ostal obvladljiv.

3.2. Spremembe pravil 20, 25, 27 in 28 Priloge VI h konvenciji MARPOL

Odbor MEPC je na 82. zasedanju ustanovil korespondenčno skupino za pregled kratkoročnega ukrepa za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov, ki jo skupaj koordinirajo Brazilija, Japonska in Evropska komisija.

Medsejna delovna skupina na področju onesnaževanja zraka in energijske učinkovitosti (ISWG-APEE 1) je na svojem prvem zasedanju med drugim obravnavala dostopnost podatkov iz podatkovne zbirke IMO o ladijski porabi goriva (IMO DCS) za analizo ter klavzulo o pregledu kratkoročnega ukrepa za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov.

V zvezi z dostopnostjo podatkov iz podatkovne zbirke IMO DCS je skupina ISWG-APEE 1 obravnavala poročilo korespondenčne skupine, ki se je strinjala, da bo izboljšala dostopnost podatkov iz podatkovne zbirke IMO DCS v prvi fazi. Skupina je na podlagi premislekov pripravila osnutek sprememb pravila 27 Priloge VI h konvenciji MARPOL.

Odbor MEPC je na 83. zasedanju delovni skupini na področju onesnaževanja zraka in energijske učinkovitosti med drugim naročil, naj dokončno oblikuje osnutek sprememb Priloge VI h konvenciji MARPOL in povezanih smernic glede dostopnosti podatkovne zbirke IMO DCS.

Ob upoštevanju, da je delovna skupina dodatno preučila osnutek sprememb pravila 27 Priloge VI h konvenciji MARPOL in povezanih smernic glede dostopnosti podatkovne zbirke IMO DCS, ki ga je pripravila skupina ISWG-APEE 1, je odbor MEPC na 83. zasedanju odobril ta osnutek, ki naj bi bil sprejet na naslednjem zasedanju odbora MEPC. Te spremembe je sekretariat IMO razposlal z okrožnico IMO št. 5005 z dne 11. aprila 2025.

Unija je v zvezi s tem predložila predlog (v dokumentu ISWG-GHG 13/7) za spremembo podatkovne zbirke IMO DCS glede znatosti podatkov, dodatnih podatkov in dostopnosti. Osnutek sprememb je z vidika večje dostopnosti skladen z dokumentom ISWG-GHG 13/7.

Stališče Unije v skupini ISWG-APEE 1 in na 83. zasedanju odbora MEPC je bilo, da se osnutek sprememb pravila 27 podpre.

Unija bi morala te spremembe podpreti, saj bodo dodatno izboljšale dostopnost podatkov iz podatkovne zbirke IMO DCS, da se zagotovi zanesljivo izvajanje okvira kazalnika ogljične intenzivnosti in olajša njegov pregled.

V zvezi s klavzulami o pregledu kratkoročnega ukrepa je skupina ISWG-APEE 1 pripravila osnutke sprememb pravil 20, 25 in 28 Priloge VI h konvenciji MARPOL, pri čemer je kot podlago uporabila prilogo k dokumentu MEPC 83/6/11, ki jo je pripravila korespondenčna skupina glede posodobitve sklicevanja na strategijo IMO in glede pregleda kratkoročnega ukrepa za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov.

Odbor MEPC je na 83. zasedanju odobril osnutek sprememb pravil 20, 25 in 28 Priloge VI h konvenciji MARPOL, ki naj bi bil sprejet na naslednjem zasedanju odbora MEPC. Te spremembe je sekretariat IMO razposlal z okrožnico IMO št. 5085 z dne 24. oktobra 2025.

Stališče Unije v skupini ISWG-APEE 1 in na 83. zasedanju odbora MEPC je bilo, da se podpre osnutek sprememb, kot je bil predstavljen v dokumentu MEPC 83/6/11.

Unija bi morala podpreti te spremembe, saj izhajajo iz sprejetja strategije IMO o toplogrednih plinih iz leta 2023 in dokončanja pregleda kratkoročnih ukrepov, ki ga je opravil IMO, ter omogočajo nadaljnji pregled teh pravil.

4. STALIŠČE, KI SE V IMENU UNIJE ZASTOPA NA 111. ZASEDANJU ODBORA MSC

4.1. Spremembe poglavij IV in V ter dodatka (Spričevala) h konvenciji SOLAS ter spremembe kodeksa HSC iz leta 1994 in kodeksa HSC iz leta 2000

Na 103. zasedanju odbora MSC je bilo Pododboru za navigacijo, komunikacije ter iskanje in reševanje (NCSR) naloženo delo za pripravo sprememb poglavij IV in V konvencije SOLAS ter izvedbenih standardov in smernic za uvedbo sistema za izmenjavo podatkov prek kanalov z zelo visokimi frekvencami (VHF) (v nadaljnjem besedilu: sistem VDES).

Pododbor NCSR je na svojem 10. zasedanju začel razpravljati o tem, ali naj preuči uvedbo sistema VDES v okviru poglavja IV konvencije SOLAS, poleg poglavja V konvencije SOLAS. Unija je izrazila podporo stališču, da bi bilo pomembno, da pododbor poleg prednostne uvedbe sistema VDES v okviru poglavja V konvencije SOLAS preuči tudi uvedbo sistema VDES v okviru poglavja IV konvencije SOLAS.

Pododbor se je dogovoril o ustanovitvi korespondenčne skupine, ki jo koordinira Japonska, da bi izvedla tehnično, regulativno in operativno analizo sistema VDES, vključno z njegovo komunikacijsko komponento in povezanimi stroški, pripravila zahtevane osnutke izvedbenih standardov in osnutke sprememb poglavij IV in V konvencije SOLAS ter opredelila morebitne posledične spremembe drugih instrumentov.

Pododbor NCSR je na svojem 11. zasedanju še naprej razpravljajal o tem, ali in kako vključiti sistem VDES v poglavji IV in V konvencije SOLAS, ob upoštevanju možnosti, ki jih je razvila korespondenčna skupina. Na 11. zasedanju je pododbor NCSR ponovno ustanovil korespondenčno skupino za sistem izmenjave podatkov prek kanalov VHF (VDES), ki jo koordinira Japonska, da bi dokončala osnutek sprememb konvencije SOLAS, vključno s posledičnimi spremembami. Stališče Unije na 11. zasedanju pododbora NCSR je bilo, da se podpre ustanovitev delovne skupine za navigacijo, ki bo še naprej razpravljala o spremembah konvencije SOLAS, in da se podpre ponovna ustanovitev korespondenčne skupine, ki bo nadaljevala potrebno delo med zasedanji.

Na 12. zasedanju pododbora NCSR je bilo obravnavano poročilo korespondenčne skupine o osnutku sprememb konvencije SOLAS, vključno s posledičnimi spremembami obveznih in neobveznih instrumentov, dogovorjeno pa je bilo tudi, da se to delo posreduje delovni skupini, ki naj bi z njim zaključila. Pododbor se je po preučitvi poročila delovne skupine strinjal z osnutkom sprememb poglavja V konvencije SOLAS in dodatka. Pododbor se je strinjal tudi s posledičnim osnutkom sprememb kodeksov HSC iz let 1994 in 2000. Po preučitvi ocene delovne skupine v zvezi z odobritvijo navedenega osnutka sprememb konvencije SOLAS se je pododbor dogovoril, da bo odbor MSC na 110. zasedanju pozval, naj spremembe nujno odobri, da bi bile sprejete na 111. zasedanju odbora MSC in bi začele veljati 1. januarja 2028. Stališče Unije na 12. zasedanju pododbora NCSR je bilo, da se podpre delo korespondenčne skupine in predlaga, da se njeno poročilo predloži delovni skupini v nadaljnjo obravnavo.

Odbor MSC je na 110. zasedanju odobril osnutek sprememb poglavja V in dodatka h konvenciji SOLAS v zvezi z uvedbo sistema izmenjave podatkov prek kanalov VHF (VDES), ki naj bi bile sprejete na 111. zasedanju odbora MSC. Odbor je odobril tudi s tem povezan osnutek sprememb kodeksov HSC iz let 1994 in 2000, ki naj bi bile nato sprejete na 111. zasedanju odbora MSC, v skladu z navedenim osnutkom sprememb konvencije SOLAS. Te spremembe je sekretariat IMO razposlal z okrožnico IMO št. 5063 z dne 29. septembra 2025.

Stališče Unije na 110. zasedanju odbora MSC je bilo, da se osnutek sprememb podpre.

Unija bi morala podpreti te spremembe, saj je učinkoviteje uporabljati namenske kanale za aplikacijo za posebne podatke (ASM – application specific messages) sistema VDES, sistem VDES pa ima dodatno zmogljivost za izmenjavo več digitalnih podatkov, zato bi lahko zadostil prihodnjemu povečanju povpraševanja po uporabi digitalnih podatkov v pomorski radijski komunikaciji. Poleg tega izmenjava digitalnih podatkov prinaša številne koristi ne le za varnost in situacijsko zavedanje, temveč tudi za varnost, učinkovitost plovbe, varstvo morskega okolja in zmanjšanje bremena pomorščakov. Sistem VDES zagotavlja znatno izboljšanje koristi, ki jih prinaša sistem samodejnega prepoznanja (AIS), in se šteje za dejavnik, ki omogoča e-navigacijo. Z izvajanjem sistema VDES se je znatno izboljšala možnost izmenjave ASM in drugih informacij med ladjami in obalnimi organi.

V zvezi s spremembami pravil IV/5, V/4 in V/5 konvencije SOLAS je pododbor NCSR na 12. zasedanju opozoril na ugotovitve Skupne strokovne skupine IMO/ITU o pripravi osnutka sprememb konvencije SOLAS. Poleg tega je preučil možnosti za spremembo konvencije SOLAS, ki jih je pripravila Skupna strokovna skupina IMO/ITU, pri čemer je upošteval dokumente, vključno s prispevkom Unije na 12. zasedanju pododbora NCSR, ki je vseboval pripombe o možnostih, ki jih je predstavila Skupna strokovna skupina IMO/ITU. Pododbor NCSR je na svojem 12. zasedanju zadevo predložil delovni skupini v nadaljnji pregled in dokončno oblikovanje sprememb konvencije SOLAS. Pododbor NCSR se je na 12. zasedanju strinjal z osnutkom sprememb pravil IV/5, V/4 in V/5 konvencije SOLAS v zvezi z zahtevo za razširjanje informacij o pomorski varnosti (MSI) ter informacij, povezanih z iskanjem in

reševanjem (SAR), prek vseh operativnih priznanih mobilnih satelitskih storitev (RMSS) ter je potrdil utemeljitev za predložitev navedenega osnutka sprememb odboru MSC v odobritev na njegovem 110. zasedanju, da bi bile sprejete na 111. zasedanju odbora MSC in bi začele veljati 1. januarja 2028. Stališče Unije na 12. zasedanju pododbora NCSR je bilo, da se podpre predlog Unije za osnutek sprememb konvencije SOLAS v zvezi z razširjanjem informacij, povezanih z MSI in SAR, prek vseh operativnih priznanih mobilnih satelitskih storitev.

Odbor MSC je na 110. zasedanju odobril osnutek sprememb pravil IV/5, V/4 in V/5 konvencije SOLAS v zvezi z zahtevo po razširjanju informacij o pomorski varnosti (MSI) ter informacij, povezanih z iskanjem in reševanjem (SAR), prek vseh operativnih mobilnih satelitskih storitev, ki jih je Organizacija priznala za uporabo v univerzalnem pomorskem sistemu za varnost in stisko na morju (GMDSS), da bi bile nato sprejete na 111. zasedanju odbora MSC. Te spremembe je sekretariat IMO razposlal z okrožnico IMO št. 5063 z dne 29. septembra 2025.

Stališče Unije na 110. zasedanju odbora MSC je bilo, da se osnutek sprememb podpre.

Unija bi morala podpreti te spremembe, saj morajo z uvedbo novih priznanih mobilnih satelitskih storitev jasno navesti zahtevo po razširjanju informacij o pomorski varnosti ter informacij, povezanih z iskanjem in reševanjem, prek vseh operativnih priznanih mobilnih satelitskih storitev.

4.2. Spremembe kodeksa ESP iz leta 2011

Pododbor za načrtovanje in konstrukcijo ladij (SDC) je na 10. zasedanju razpravljal o obravnavanih spremembah kodeksa ESP iz leta 2011 in se strinjal, da bi bilo treba delo opraviti med zasedanji v korespondenčni skupini, ki bi morala biti zadolžena za obravnavo predloga sprememb kodeksa ESP. Stališče Unije na 10. zasedanju pododbora SDC je bilo, da se predlaga, da o predlaganih spremembah kodeksa ESP razpravlja korespondenčna skupina ali da se te preložijo na delovno skupino, ki bo ustanovljena na 11. zasedanju pododbora SDC.

Pododbor SDC je na 11. zasedanju obravnaval poročilo korespondenčne skupine o spremembah kodeksa ESP iz leta 2011, da bi se omogočila uporaba tehnik inšpekcijskih pregledov na daljavo (RIT), in zadevo predložil delovni skupini. Na 11. zasedanju pododbora SDC je bil ob upoštevanju poročila delovne skupine odobren osnutek sprememb kodeksa ESP iz leta 2011 za vključitev RIT, ki naj bi bile odobrene na 110. zasedanju odbora MSC in nato sprejete na 111. zasedanju odbora MSC. Stališče Unije na 11. zasedanju pododbora SDC je bilo podpreti poročilo korespondenčne skupine o uporabi tehnik inšpekcijskih pregledov na daljavo in njeno napotitev na delovno skupino.

Odbor MSC je na 110. zasedanju odobril osnutek sprememb kodeksa ESP iz leta 2011, da bi se dovolila uporaba RIT, ki naj bi bile sprejete na 111. zasedanju odbora MSC in bi začele veljati 1. januarja 2028. Te spremembe je sekretariat IMO razposlal z okrožnico IMO št. 5063 z dne 29. septembra 2025.

Stališče Unije na 110. zasedanju odbora MSC je bilo, da se osnutek sprememb podpre.

Unija bi morala podpreti te spremembe, saj te tehnike omogočajo večjo učinkovitost, večjo prožnost in zanesljivost pri vsakodnevni dejavnosti pregledov in inšpekcij, ne da bi se pri tem ogrozili rezultati navedenih pregledov.

4.3. Spremembe kodeksa LSA

Pododbor za ladijske sisteme in opremo (SSE) se je na 10. zasedanju načeloma dogovoril o osnutku sprememb kodeksa LSA v zvezi z zahtevami za preskušanje načrtov in prototipa za ureditve, ki se uporabljajo pri operativnem preskušanju sistemov za sprostitve rešilnih čolnov s prostim padcem brez splavitve, da bi se na 11. zasedanju pododbora SSE lahko dokončno oblikovale, in je korespondenčni skupini LSA naročil, naj dokonča osnutek sprememb. Stališče Unije na 10. zasedanju pododbora SSE je bilo, da se podpre predložitev razprave delovni skupini.

Po odobritvi dela korespondenčne skupine je pododbor SSE na svojem 11. zasedanju preučil osnutek sprememb in delovni skupini naročil, naj jih dokončno oblikuje. Pododbor SSE se je na 10. zasedanju strinjal z osnutkom sprememb kodeksa LSA, da bi se odobrile na 110. zasedanju odbora MSC in sprejele na 111. zasedanju odbora MSC. Stališče Unije na 11. zasedanju pododbora SSE je bilo, da se podpre poročilo korespondenčne skupine in da se ustanovi delovna skupina za reševalno opremo, ki bo na tem zasedanju dokončno oblikovala osnutek sprememb kodeksa LSA.

Odbor MSC je po preučitvi osnutka sprememb kodeksa LSA na 110. zasedanju odobril osnutek sprememb, da bi bile sprejete na 111. zasedanju odbora MSC. Te spremembe je sekretariat IMO razposlal z okrožnico IMO št. 5063 z dne 29. septembra 2025.

Stališče Unije na 110. zasedanju odbora MSC je bilo, da se osnutek sprememb podpre.

Unija bi morala podpreti te spremembe, ki bodo olajšale varstvo človeškega življenja na morju s povečanjem zaupanja v uspešno in učinkovito delovanje rešilnih čolnov s prostim padcem v primeru zapustitve ladje.

4.4. Spremembe Protokola o tovornih črtah iz leta 1988

Odbor MSC je na 107. zasedanju odobril, da se doda nova pobuda za spremembo Protokola o tovornih črtah iz leta 1988, da se opredeli zahteva za namestitev varovalnih ograj na krovu za zmanjšanje varnostnih tveganj. Odbor je to novo pobudo odobril. Stališče Unije na 107. zasedanju odbora MSC je bilo, da se ta nova pobuda podpre.

Pododbor SDC, ki se je na svojem 10. zasedanju sicer načeloma strinjal z osnutkom spremembe pravila 25 Protokola o tovornih črtah iz leta 1988, je ugotovil, da je za dokončanje potrebno nadaljnje delo, in se strinjal, da bo odbor zaprosil, naj ciljno leto dokončanja pobude podaljša do leta 2025 in točko dnevnega reda ohrani na začasnem dnevnem redu 11. zasedanja pododbora SDC. Stališče Unije na 10. zasedanju pododbora SDC je bilo, da se podpre predlog za spremembo pravila 25 Protokola o tovornih črtah iz leta 1988.

Pododbor SDC se je na 11. zasedanju strinjal z osnutkom sprememb pravila 25 Protokola o tovornih črtah iz leta 1988, ki naj bi bile odobrene na 110. zasedanju odbora MSC in nato sprejete na 111. zasedanju odbora MSC, veljati pa naj bi začele 1. januarja 2028. Stališče Unije na 11. zasedanju pododbora SDC je bilo, da se podpre predlog za spremembo pravila 25 Protokola o tovornih črtah iz leta 1988.

Odbor MSC je na 110. zasedanju odobril osnutek sprememb pravila 25 Protokola o tovornih črtah iz leta 1988 v zvezi z zahtevo za namestitev varovalnih ograj na krovu, ki naj bi bile sprejete na 111. zasedanju odbora MSC. Te spremembe je sekretariat IMO razposlal z okrožnico IMO št. 5063 z dne 29. septembra 2025.

Stališče Unije na 110. zasedanju odbora MSC je bilo, da se osnutek sprememb podpre.

Unija bi morala podpreti te spremembe, saj lahko postavitve varovalnih ograj s tremi horizontalnimi polnili na krovu učinkovito izboljša zaščito posadke, zmanjša tveganje padca posadke s krova in poškodb ter izboljša varnost ladij z minimalnimi gospodarskimi stroški.

5. USTREZNA ZAKONODAJA EU IN PRISTOJNOST EU

5.1 Ustrezna zakonodaja EU

5.1.1. *Spremembe pravil 13 in 14 ter Dodatka VII k Prilogi VI h Konvenciji MARPOL*

Cilj Direktive (EU) 2016/802 je zmanjšati emisije žveplovega dioksida iz nekaterih vrst tekočega goriva³. Namen te direktive je preprečiti in nadzorovati onesnaževanje zraka, ki ga povzročajo škodljive emisije, ki nastanejo pri izgorevanju tekočih goriv z visoko vsebnostjo žvepla, ki škodujejo zdravju ljudi in okolju ter prispevajo k oblikovanju kislih usedlin. Člena 6 in 13 ter Priloga I se nanašajo na pravila iz Priloge VI h konvenciji MARPOL o največji dovoljeni vsebnosti žvepla v ladijskih gorivih in emisijah SO_x z ladij v vodah EU.

V skladu z okvirno direktivo o morski strategiji⁴ morajo države članice do leta 2020 sprejeti potrebne ukrepe za doseg ali ohranitev dobrega okoljskega stanja v morskem okolju. Dobro okoljsko stanje pomeni „okoljsko stanje morskih voda, če te predstavljajo ekološko raznolike in dinamične oceane ter morja, ki so čista, zdrava in produktivna v okviru svojih naravnih pogojev, in če je uporaba morskega okolja na trajnostni ravni, tako da se ohrani možnost uporabe in dejavnosti za sedanje in prihodnje generacije“ (člen 3(5) okvirne direktive o morski strategiji). Za določanje dobrega okoljskega stanja se med drugim zahteva, da se eutrofikacija, ki jo povzroči človek, čim bolj zmanjša, zlasti njeni škodljivi učinki, kot so izguba biotske raznovrstnosti, degradacija ekosistemov, škodljivo cvetenje alg in pomanjkanje kisika v pridnenih vodah. Ker se bodo vnosi dušika iz pomorskega prometa zmanjšali z uporabo zahtev stopnje III po določitvi severovzhodnega Atlantika kot območja nadzora nad emisijami NO_x, bodo države članice EU, ki mejijo na ta morja, lažje dosegle „dobro okoljsko stanje“ v smislu okvirne direktive o morski strategiji.

V direktivi o kakovosti zunanjega zraka⁵ (ki je bila revidirana leta 2024) so med drugim določene mejne vrednosti za NO₂, da bi se izognili škodljivim učinkom na zdravje ljudi in/ali okolje, ki jih povzroča onesnaženost zraka, jih preprečili ali zmanjšali. V direktivi o kakovosti zunanjega zraka se priznava, da je za doseganje ciljev navedene direktive pomemben zlasti boj proti emisijam onesnaževal pri viru, predvsem z ukrepi za omejitev emisij izpušnih plinov iz motorjev različnih premičnih in nepremičnih virov na podlagi standardov kakovosti za motorje ali gorivo. Unija je uvedla različne zakonodajne akte za urejanje emisij na podlagi standardov za motorje za različne cestne načine prevoza (avtomobile, tovornjake in kombije na podlagi standardov Euro⁶) in necestno mobilno mehanizacijo (plovila za celinsko plovbo in lokomotive na podlagi direktive o necestni mobilni mehanizaciji⁷).

³ Direktiva (EU) 2016/802 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 glede zmanjšanja vsebnosti žvepla v nekaterih vrstah tekočega goriva (UL L 132, 21.5.2016, str. 58, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/802/oj>).

⁴ Direktiva 2008/56/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. junija 2008 o določitvi okvira za ukrepe Skupnosti na področju politike morskega okolja (Okvirna direktiva o morski strategiji) (UL L 164, 25.6.2008, str. 19, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/56/oj>).

⁵ Direktiva 2008/50/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. maja 2008 o kakovosti zunanjega zraka in čistejšem zraku za Evropo (UL L 152, 11.6.2008, str. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/50/oj>).

⁶ Uredba (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2007 o homologaciji motornih vozil glede na emisije iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 5 in Euro 6) in o

Zato lahko spremembe pravil 13 in 14 ter Dodatka VII k Prilogi VI h konvenciji MARPOL o sprejetju območja nadzora nad emisijami odločilno vplivajo na vsebino Direktive (EU) 2016/802. To je zato, ker bi vzpostavitev območja nadzora nad emisijami v državah članicah EU vplivala na uporabo navedene direktive, saj člena 6 in 13 Direktive ter Priloga I k navedeni direktivi vsebujejo sklice na pravila iz Priloge VI h konvenciji MARPOL o največji vsebnosti žvepla v ladijskih gorivih in emisijah SO_x z ladij v vodah EU.

5.1.2. *Spremembe pravil 20, 25, 27 in 28 Priloge VI h konvenciji MARPOL*

Uredba (EU) 2015/757 o spremljanju emisij ogljikovega dioksida iz pomorskega prevoza, poročanju o njih in njihovem preverjanju⁸ (v nadaljnjem besedilu: uredba EU o SPP) vzpostavlja pravni okvir za sistem EU za spremljanje emisij toplogrednih plinov, poročanje o njih in njihovo preverjanje (SPP). Cilj Uredbe je zagotoviti zanesljive in preverljive podatke o emisijah toplogrednih plinov ter kazalnike energijske učinkovitosti, obveščati oblikovalce politik ter spodbujati tržno uvajanje energijsko učinkovitih tehnologij in ravnanja. To se zagotavlja z obravnavanjem tržnih ovir, kot je pomanjkanje informacij. Veljati je začela 1. julija 2015. Izboljšanje dostopnosti podatkovne zbirke IMO DCS za širšo javnost in uvedba klavzule o pregledu kratkoročnega ukrepa za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov sta namenjena zmanjšanju ogljične intenzivnosti mednarodnega ladijskega prometa na način, ki je skladen z ravnjo ambicij, določenih v strategiji IMO za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov z ladij. Izboljšanje skladnosti oziroma kakovosti podatkov, sporočenih v okviru podatkovne zbirke IMO DCS, in povečanje dostopa do podatkov za širšo javnost vplivata na zbiranje in sporočanje podatkov o ladijski porabi goriva, zato bi lahko vplivala na spremljanje emisij toplogrednih plinov iz ladijskega prometa, njihovo preverjanje in poročanje o njih v skladu z uredbo EU o SPP.

V podnebnih pravilih EU⁹ sta določena zavezujoča podnebna cilja Unije (v primerjavi z letom 1990) glede zmanjšanja neto emisij toplogrednih plinov, tj. emisij, potem ko se odštejejo odvzemi, in sicer za vsaj 55 % do leta 2030 in za 90 % do leta 2040 (predlog Komisije). Vključuje tudi cilj podnebne nevtralnosti do leta 2050 in ambiciozen cilj neto negativnih emisij po tem letu.

Zakonodajalca EU sta na podlagi predlogov Komisije iz svežnja „Pripravljeni na 55“ za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov sprejela naslednja pravna akta, ki sta posebej usmerjena v emisije toplogrednih plinov iz plovbe:

dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil (UL L 171, 29.6.2007, str. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/715/oj>).

Uredba (ES) št. 595/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 18. junija 2009 o homologaciji motornih vozil in motorjev glede na emisije iz težkih vozil (Euro VI) in o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil (UL L 188, 18.7.2009, str. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/595/oj>).

⁷ Uredba (EU) 2016/1628 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 14. septembra 2016 o zahtevah v zvezi z mejnimi vrednostmi emisij plinastih in trdnih onesnaževal in homologacijo za motorje z notranjim izgorevanjem za necestno mobilno mehanizacijo, o spremembi uredb (EU) št. 1024/2012 in (EU) št. 167/2013 ter o spremembi in razveljavitvi Direktive 97/68/ES (UL L 252, 16.9.2016, str. 53, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1628/oj>).

⁸ Uredba (EU) 2015/757 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2015 o spremljanju emisij ogljikovega dioksida iz pomorskega prevoza, poročanju o njih in njihovem preverjanju ter spremembi Direktive 2009/16/ES (UL L 123, 19.5.2015, str. 55, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/oj>).

⁹ Uredba (EU) 2021/1119 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. junija 2021 o vzpostavitvi okvira za doseganje podnebne nevtralnosti in spremembi uredb (ES) št. 401/2009 in (EU) 2018/1999 (evropska podnebna pravila) (UL L 243, 9.7.2021, str. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

- revizijo Direktive 2003/87/ES o sistemu EU za trgovanje z emisijami (ETS)¹⁰ z Direktivo (EU) 2023/959¹¹ za razširitev sistema EU za trgovanje z emisijami na sektor pomorskega prometa, ki se začne uporabljati 1. januarja 2024 (skupaj s potrebnimi spremembami uredbe EU o SPP¹², da se pregledajo pravila o spremljanju in poročanju, tudi z revizijo ustreznih izvedbenih in delegiranih aktov),
- Uredbo (EU) 2023/1805, ki je osredotočena na uporabo obnovljivih in nizkoogljičnih goriv v pomorskem sektorju¹³ (uredba FuelEU za pomorstvo) in določa, da se morajo navedena goriva na ladjah, ki opravljajo postanke v pristaniščih EU, uporabljati od 1. januarja 2025.

Izpolnjevanje novih obveznosti, ki izhajajo iz razširitve sistema EU za trgovanje z emisijami (ETS) na pomorski promet in uredbe FuelEU za pomorstvo, bo temeljilo na sistemu spremljanja, poročanja in preverjanja, vzpostavljenem z uredbo EU o SPP.

Zato sta ta akta EU tesno povezana z ukrepi IMO v zvezi s toplogrednimi plini, kot so sistem IMO za zbiranje podatkov, indeks energijske učinkovitosti za obstoječe ladje (EEXI) in kazalnik ogljične intenzivnosti, katerih namen je zbrati in objaviti informacije o porabi goriva ter tehnični in operativni energijski učinkovitosti ladij za vsako ladjo posebej.

Vsi ukrepi IMO v zvezi s toplogrednimi plini, ki bodo zahtevali spremljanje in preverjanje emisij toplogrednih plinov iz ladijskega prometa ter poročanje o njih, bi lahko vplivali na uredbo EU o SPP, direktivo o EU ETS in uredbo FuelEU za pomorstvo.

Zato lahko spremembe pravil 20, 25, 27 in 28 Priloge VI h konvenciji MARPOL v zvezi z dostopnostjo podatkovne zbirke IMO DCS in klavzulo o pregledu kratkoročnega ukrepa za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov odločilno vplivajo na zahteve, ki se uporabljajo na podlagi Uredbe (EU) 2015/757, Uredbe (EU) 2023/1805 in Direktive (EU) 2023/959.

¹⁰ Direktiva 2003/87/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. oktobra 2003 o vzpostavitvi sistema za trgovanje s pravicami do emisije toplogrednih plinov v Skupnosti in o spremembi Direktive Sveta 96/61/ES (Besedilo velja za EGP) (UL L 275, 25.10.2003, str. 32, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj>).

¹¹ Direktiva (EU) 2023/959 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. maja 2023 o spremembi Direktive 2003/87/ES o vzpostavitvi sistema za trgovanje s pravicami do emisije toplogrednih plinov v Uniji ter Sklepa (EU) 2015/1814 o vzpostavitvi in delovanju rezerve za stabilnost trga za sistem Unije za trgovanje z emisijami toplogrednih plinov (UL L 130, 16.5.2023, str. 134, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj>).

¹² Uredba (EU) 2023/957 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. maja 2023 o spremembi Uredbe (EU) 2015/757, da se zagotovi vključitev dejavnosti pomorskega prometa v sistem EU za trgovanje z emisijami ter spremljanje emisij dodatnih toplogrednih plinov in emisij iz dodatnih vrst ladij ter poročanje o njih in njihovo preverjanje (UL L 130, 16.5.2023, str. 105, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/957/oj>).

¹³ Uredba (EU) 2023/1805 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. septembra 2023 o uporabi obnovljivih in nizkoogljičnih goriv v pomorskem prometu ter spremembi Direktive 2009/16/ES (UL L 234, 22.9.2023, str. 48, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj>).

5.1.3. Spremembe poglavij IV in V ter dodatka (Spričevala) h konvenciji SOLAS ter spremembe kodeksa HSC iz leta 1994 in kodeksa HSC iz leta 2000

Člen 6 Direktive 2002/59/ES o vzpostavitvi sistema spremljanja in obveščanja za ladijski promet¹⁴ določa, da mora biti vsaka ladja, ki pristane v pristanišču države članice, opremljena z AIS, ki je v skladu z izvedbenimi standardi, ki jih izdelata IMO.

Uredba (EU) 2019/1239 vzpostavlja evropsko okolje enotnega okenca za pomorski sektor¹⁵. Za prenos formalnosti poročanja, ki se zahtevajo z Uredbo, obstaja možnost uporabe sistema VDES.

Naprave za radijske zveze so navedene v oddelku 5 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2025/1533¹⁶. Izvedbena uredba vsebuje zahteve glede zasnove, izdelave in delovanja ter standarde preskušanja za pomorsko opremo. Temelji na pooblastilu Komisije, da v skladu s členom 35(2) Direktive 2014/90/EU o pomorski opremi¹⁷ z izvedbenimi akti določi zahteve glede zasnove, izdelave in delovanja ter standarde preskušanja za pomorsko opremo, ki spada na področje uporabe navedene direktive.

Člen 6(2), točka (a)(i), Direktive 2009/45/ES o varnostnih predpisih in standardih za potniške ladje¹⁸ določa, da morajo nove potniške ladje razreda A, ki opravljajo notranja potovanja v EU, v celoti izpolnjevati zahteve konvencije SOLAS iz leta 1974, kakor je bila spremenjena. Vse spremembe pravil konvencije SOLAS bi tako vplivale na skupna pravila Unije iz Direktive.

Zato lahko spremembe poglavij IV in V ter dodatka (Spričevala) h konvenciji SOLAS ter spremembe kodeksa HSC iz leta 1994 in kodeksa HSC iz leta 2000 odločilno vplivajo na zahteve, ki se uporabljajo na podlagi Direktive 2002/59/ES, Direktive 2014/90/EU in Direktive 2009/45/ES.

5.1.4. Spremembe kodeksa ESP iz leta 2011

Uredba (EU) št. 530/2012 o pospešenem uvajanju zahtev o dvojnem trupu ali enakovrednih konstrukcijskih zahtev za tankerje z enojnim trupom¹⁹ uvaja obvezno uporabo programa ocene stanja (CAS) IMO za tankerje z enojnim trupom, starejše od 15 let. Okrepljeni program inšpekcij med pregledi ladij za prevoz razsutega tovora in naftnih tankerjev ali okrepljeni program inšpekcij (ESP) določa, kako naj se taka okrepljena ocena izvaja. Ker CAS uporablja ESP kot orodje za doseganje svojega cilja, se bodo vse spremembe inšpekcij ESP, kot so

¹⁴ Direktiva 2002/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. junija 2002 o vzpostavitvi sistema spremljanja in obveščanja za ladijski promet ter o razveljavitvi Direktive Sveta 93/75/EGS (UL L 208, 5.8.2002, str. 10, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2002/59/oj>).

¹⁵ Uredba (EU) 2019/1239 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2019 o vzpostavitvi evropskega okolja enotnega okenca za pomorski sektor in razveljavitvi Direktive 2010/65/EU (UL L 198, 25.7.2019, str. 64, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1239/oj>).

¹⁶ Izvedbena uredba Komisije (EU) 2025/1533 z dne 23. julija 2025 o določitvi pravil za uporabo Direktive 2014/90/EU Evropskega parlamenta in Sveta v zvezi z zahtevami glede zasnove, izdelave in delovanja ter standardi preskušanja za pomorsko opremo in razveljavitvi Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2024/1975 (UL L, 2025/1533, 23.7.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/1533/oj).

¹⁷ Direktiva 2014/90/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. julija 2014 o pomorski opremi in razveljavitvi Direktive Sveta 96/98/ES (UL L 257, 28.8.2014, str. 146, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/90/oj>).

¹⁸ Direktiva 2009/45/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 6. maja 2009 o varnostnih predpisih in standardih za potniške ladje (UL L 163, 25.6.2009, str. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2009/45/oj>).

¹⁹ Uredba (EU) št. 530/2012 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. junija 2012 o pospešenem uvajanju zahtev o dvojnem trupu ali enakovrednih konstrukcijskih zahtev za tankerje z enojnim trupom (UL L 172, 30.6.2012, str. 3). <http://data.europa.eu/eli/reg/2012/530/oj>.

trenutne spremembe osredotočanja na preglede samo sumljivih območij za merjenje debeline pri prvem rednem pregledu naftnih tankerjev z dvojnimi trupom, samodejno uporabljale v skladu z Uredbo (EU) št. 530/2012.

Zato lahko spremembe Mednarodnega kodeksa o okrepljenem programu inšpekcij med pregledi ladij za prevoz razsutega tovora in naftnih tankerjev iz leta 2011 (kodeks ESP iz leta 2011) odločilno vplivajo na uporabo Uredbe (EU) št. 530/2012.

5.1.5. *Spremembe kodeksa LSA*

Standarde za rešilne čolne in rešilne splave ter naprave za spuščanje v vodo in vitle ureja Izvedbena uredba (EU) 2025/1533, ki se sklicuje na kodeks LSA. Izvedbena uredba vsebuje zahteve glede zasnove, izdelave in delovanja ter standarde preskušanja za pomorsko opremo. Temelji na pooblastilu Komisije, da v skladu s členom 35(2) Direktive 2014/90/EU o pomorski opremi z izvedbenimi akti določi zahteve glede zasnove, izdelave in delovanja ter standarde preskušanja za pomorsko opremo, ki spada na področje uporabe navedene direktive.

V skladu s členom 6(2), točka (a)(i), Direktive 2009/45/ES o varnostnih predpisih in standardih za potniške ladje se za potniške ladje razreda A uporabljajo konvencija SOLAS, kakor je bila spremenjena, in ustrezni kodeksi, vključno s kodeksom LSA, medtem ko so v Prilogi I, poglavje III, z uporabo kodeksa LSA določene različne in obsežne zahteve za potniške ladje razredov B, C in D, ki opravljajo notranja potovanja, tudi glede rešilnih splavov in rešilnih čolnov.

Zato lahko spremembe Mednarodnega kodeksa o reševalni opremi (LSA) odločilno vplivajo na uporabo Direktive 2014/90/EU in Direktive 2009/45/ES.

5.1.6. *Spremembe Protokola o tovornih črtah iz leta 1988*

Izraz „mednarodne konvencije“, opredeljen v Direktivi 2009/45/ES o varnostnih predpisih in standardih za potniške ladje (člen 2, točka (a)), vključuje Mednarodno konvencijo o tovornih črtah, skupaj z njenimi protokoli in spremembami, ter povezane kodekse obvezne uporabe v najnovejši različici. Poleg tega člen 6(2), točka (b), navedene direktive določa, da so „vse nove potniške ladje z dolžino 24 metrov in več [...] v skladu z Mednarodno konvencijo o tovornih črtah iz leta 1966“.

Zato lahko spremembe Protokola o tovornih črtah iz leta 1988 odločilno vplivajo na uporabo Direktive 2009/45/ES.

5.2. Pristojnost EU

Predmet urejanja predvidenih aktov se nanaša na področja, ki jih večinoma zajema sekundarna zakonodaja Unije, kot je pojasnjeno v oddelku 5.1. Zato ima Unija na podlagi zadnjega dela člena 3(2) PDEU izključno zunanjo pristojnost, saj bodo predvideni akti verjetno „vpliva[li] na skupna pravila ali spremeni[li] njihovo področje uporabe“. Predvideni akti lahko odločilno vplivajo na vsebino zakonodaje EU, zlasti:

- Direktivo (EU) 2016/802. To je zato, ker bi vzpostavitev območja nadzora nad emisijami v državah članicah EU vplivala na uporabo navedene direktive, saj člena 6 in 13 Direktive ter Priloga I k navedeni direktivi vsebujejo sklice na pravila iz Priloge VI h konvenciji MARPOL o največji vsebnosti žvepla v ladijskih gorivih in emisijah SO_x z ladij v vodah EU;
- Uredbo (EU) 2015/757. Z njo se namreč vzpostavlja pravni okvir za sistem EU za spremljanje emisij toplogrednih plinov, poročanje o njih in njihovo preverjanje (SPP). Izpolnjevanje novih obveznosti, ki izhajajo iz razširitve EU ETS na pomorski

promet in uredbe FuelEU za pomorstvo, bo temeljilo na sistemu spremljanja, poročanja in preverjanja, vzpostavljenem z uredbo EU o SPP;

- Direktivo 2003/87/ES, revidirano z Direktivo (EU) 2023/959, da bi se EU ETS razširil na sektor pomorskega prometa. Je namreč tesno povezana z ukrepi IMO v zvezi s toplogrednimi plini, kot so sistem IMO za zbiranje podatkov, indeks energijske učinkovitosti za obstoječe ladje (EEXI) in kazalnik ogljične intenzivnosti, katerih namen je zbrati in objaviti informacije o tehnični in operativni energijski učinkovitosti ladij za vsako ladjo posebej;
- Uredbo (EU) 2023/1805. Je namreč tesno povezana z ukrepi IMO v zvezi s toplogrednimi plini, kot so sistem IMO za zbiranje podatkov, indeks energijske učinkovitosti za obstoječe ladje (EEXI) in kazalnik ogljične intenzivnosti, katerih namen je zbrati in objaviti informacije o tehnični in operativni energijski učinkovitosti ladij za vsako ladjo posebej;
- Direktivo 2002/59/ES. Člen 6 namreč določa, da mora biti vsaka ladja, ki pristane v pristanišču države članice, opremljena z AIS, ki je v skladu z izvedbenimi standardi, ki jih izdelata IMO;
- Uredbo (EU) 2019/1239. To je zato, ker obstaja možnost uporabe sistema VDES za prenos formalnosti poročanja, ki se zahtevajo z Uredbo;
- Direktivo 2014/90/EU in Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2025/1533. To je zato, ker so naprave za radijske zveze navedene v oddelku 5 Izvedbene uredbe. Poleg tega standarde za rešilne čolne in rešilne splave ter naprave za spuščanje v vodo in vitle ureja Izvedbena uredba, ki se sklicuje na kodeks LSA;
- Direktivo 2009/45/ES. V členu 6(2), točka (a)(i), je namreč določeno, da morajo biti nove potniške ladje razreda A v celoti v skladu z zahtevami konvencije SOLAS iz leta 1974, kakor je bila spremenjena, ter ustreznimi kodeksi, vključno s kodeksom LSA za potniške ladje razreda A. Člen 6(4) določa, da mora biti visokohitrostno potniško plovilo, ki opravlja notranja potovanja, je bilo zgrajeno ali ga je bilo treba popraviti, predelati ali na njem izvesti spremembo večjega pomena 1. januarja 1996 ali po tem datumu, v skladu z zahtevami pravil X/2 in X/3 konvencije SOLAS iz leta 1974, ki določata uporabo „Kodeksa o visokohitrostnih plovilih“. Priloga I, poglavje III, k navedeni direktivi, ki se nanaša na reševalno opremo, določa različne in obsežne zahteve za potniške ladje razredov B, C in D, ki opravljajo notranja potovanja, tudi v zvezi z rešilnimi splavi in rešilnimi čolni, in sicer z uporabo kodeksa LSA. Poleg tega izraz „mednarodne konvencije“, opredeljen v členu 2, točka (a), vključuje Mednarodno konvencijo o tovornih črtah, skupaj z njenimi protokoli in spremembami, ter povezane kodekse obvezne uporabe v najnovejši različici. Poleg tega člen 6(2), točka (b), navedene direktive določa, da so „vse nove potniške ladje z dolžino 24 metrov in več [...] v skladu z Mednarodno konvencijo o tovornih črtah iz leta 1966“;
- Uredbo (EU) št. 530/2012. V njej je namreč določena obvezna uporaba programa ocene stanja (CAS) IMO za tankerje z enojnim trupom, starejše od 15 let. Okrepljeni program inšpekcij med pregledi ladij za prevoz razsutega tovora in naftnih tankerjev ali okrepljeni program inšpekcij (ESP) določa, kako naj se taka okrepljena ocena izvaja. Ker CAS uporablja ESP kot orodje za doseganje svojega cilja, se bodo vse spremembe pregledov ESP, kot so trenutne spremembe osredotočanja na preglede samo sumljivih območij za merjenje debeline pri prvem rednem pregledu naftnih

tankerjev z dvojnimi trupom, samodejno uporabljale v skladu z Uredbo (EU) št. 530/2012.

6. PRAVNA PODLAGA

6.1. Postopkovna pravna podlaga

6.1.1. Načela

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

Člen 218(9) PDEU se uporablja ne glede na to, ali je Unija članica organa ali pogodbenica sporazuma²⁰.

Pojem „akti s pravnim učinkom“ vključuje tudi akte, ki imajo pravni učinek zaradi pravil mednarodnega prava, ki veljajo za zadevni organ. To velja zlasti v primeru, ko mednarodni sporazum, s katerim je ustanovljen organ, določa, da so njegove odločitve zavezujoče za pogodbenice. To na primer velja, kadar mednarodni sporazum organu podeljuje pooblastilo za spreminjanje nekaterih vidikov sporazuma ali njegovih prilog.

6.1.2. Uporaba v obravnavanem primeru

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

Predvideni akti, ki naj bi jih odbor MEPC IMO sprejel na 84. zasedanju, so akti s pravnim učinkom, saj lahko odločilno vplivajo na vsebino zakonodaje EU, kot je navedeno v oddelkih 5.1 in 5.2 zgoraj.

Predvideni akti, ki naj bi jih odbor MSC IMO sprejel na 111. zasedanju, so akti s pravnim učinkom, saj lahko odločilno vplivajo na vsebino zakonodaje EU, kot je navedeno v oddelku 5.1 zgoraj.

Predvideni akti ne dopolnjujejo ali spreminjajo institucionalnega okvira sporazuma.

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

6.2. Materialna pravna podlaga

6.2.1. Načela

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

6.2.2. Uporaba v obravnavanem primeru

Glavni cilj in vsebina predvidenega akta se nanašata na pomorski promet, čeprav se nekatere predvidene spremembe nanašajo na okoljske vidike. Materialna pravna podlaga za predlagani sklep je zato člen 100(2) PDEU.

²⁰ Zadeva C-399/12, Nemčija/Svet (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, točka 64.

6.3. Zaključek

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

Predlog

SKLEP SVETA

o stališču, ki se v imenu Evropske unije zastopa v Mednarodni pomorski organizaciji na 84. zasedanju Odbora za varstvo morskega okolja glede sprejetja sprememb Mednarodne konvencije o preprečevanju onesnaževanja morja z ladij (MARPOL) in na 111. zasedanju Odbora za pomorsko varnost glede sprejetja sprememb Mednarodne konvencije o varstvu človeškega življenja na morju (SOLAS) iz leta 1974, Mednarodnega kodeksa o varnosti visokohitrostnih plovil iz leta 1994 (kodeks HSC iz leta 1994), Mednarodnega kodeksa o varnosti visokohitrostnih plovil iz leta 2000 (kodeks HSC iz leta 2000), Mednarodnega kodeksa o okrepljenem programu inšpekcij med pregledi ladij za prevoz razsutega tovora in naftnih tankerjev iz leta 2011 (kodeks ESP iz leta 2011), Mednarodnega kodeksa o reševalni opremi (kodeks LSA) in Protokola iz leta 1988 k Mednarodni konvenciji o tovornih črtah iz leta 1966 (Protokol o tovornih črtah iz leta 1988)

SVET EVROPSKE UNIJE JE –

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

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Konvencija o Mednarodni pomorski organizaciji (v nadaljnjem besedilu: IMO) je začela veljati 17. marca 1958.
- (2) IMO je specializirana agencija Združenih narodov, pristojna za varnost pomorskega prometa ter preprečevanje onesnaževanja morja in zraka z ladij. Vse države članice Unije so članice IMO. Unija ni članica IMO.
- (3) Odbor za varstvo morskega okolja (MEPC) na podlagi člena 38, točka (a), konvencije o IMO opravlja naloge, ki jih nanj prenese IMO ali so nanj prenesene z drugimi mednarodnimi konvencijami, za preprečevanje in nadzorovanje onesnaževanja morja z ladij, zlasti z vidika sprejemanja in spreminjanja pravil ali drugih določb. Odbor MEPC bo na svojem 84. zasedanju sprejel spremembe v skladu s členom 16(2), točke (b), (c) in (d), konvencije MARPOL.
- (4) Na podlagi člena 28, točka (b), konvencije IMO Odbor za pomorsko varnost (MSC) zagotavlja stroje za izvajanje vseh nalog, ki so mu dodeljene v skladu z navedeno konvencijo ali mu jih dodeli Skupščina IMO ali Svet IMO, ali vseh nalog, ki spadajo na področje uporabe navedenega člena ter so lahko Odboru za pomorsko varnost dodeljene na podlagi katerega koli drugega mednarodnega instrumenta in sprejete s strani IMO. Odbor MSC bo na svojem 111. zasedanju sprejel spremembe v skladu s členom VIII(b)(iv) konvencije SOLAS in členom VI(2)(d) Protokola o tovornih črtah iz leta 1988.
- (5) Odbor MEPC IMO naj bi na 84. zasedanju, ki bo potekalo od 27. aprila do 1. maja 2026, sprejel spremembe Priloge VI k Mednarodni konvenciji o preprečevanju

onesnaževanja morja z ladij (MARPOL) glede določitve severovzhodnega Atlantika kot novega območja nadzora nad emisijami (pravili 13 in 14 ter Dodatek VII), glede dostopnosti podatkovne zbirke IMO o porabi ladijskega goriva (IMO DCS) in klavzule o pregledu kratkoročnega ukrepa za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov (pravila 20, 25, 27 in 28).

- (6) Odbor MSC IMO naj bi na 111. zasedanju, ki bo potekalo od 13. do 22. maja 2026, sprejel spremembe poglavij IV in V ter dodatka (Spričevala) k Mednarodni konvenciji o varstvu človeškega življenja na morju (SOLAS) iz leta 1974, Mednarodnega kodeksa o varnosti visokohitrostnih plovil iz leta 1994 (kodeks HSC iz leta 1994), Mednarodnega kodeksa o varnosti visokohitrostnih plovil iz leta 2000 (kodeks HSC iz leta 2000), Mednarodnega kodeksa o okrepljenem programu inšpekcij med pregledi ladij za prevoz razsutega tovora in naftnih tankerjev iz leta 2011 (kodeks ESP iz leta 2011), Mednarodnega kodeksa o reševalni opremi (kodeks LSA) in Priloge B k Protokolu iz leta 1988 k Mednarodni konvenciji o tovornih črtah iz leta 1966 (Protokol o tovornih črtah iz leta 1988).
- (7) Predvideni akti odborov MEPC in MSC bodo imeli pravne učinke.
- (8) Zato je primerno določiti stališče, ki naj se v imenu Unije zastopa na 84. zasedanju odbora MEPC, saj lahko predvideni akti odločilno vplivajo na vsebino prava Unije, in sicer na Direktivo (EU) 2016/802 glede zmanjšanja vsebnosti žvepla v nekaterih vrstah tekočega goriva¹, Uredbo (EU) 2015/757 o spremljanju emisij ogljikovega dioksida iz pomorskega prevoza, poročanju o njih in njihovem preverjanju², Direktivo (EU) 2023/959 o spremembi Direktive 2003/87/ES o vzpostavitvi sistema za trgovanje s pravicami do emisije toplogrednih plinov v Uniji ter Sklepa (EU) 2015/1814 o vzpostavitvi in delovanju rezerve za stabilnost trga za sistem Unije za trgovanje z emisijami toplogrednih plinov³ ter Uredbo (EU) 2023/1805 o uporabi obnovljivih in nizkoogljicnih goriv v pomorskem prometu⁴.
- (9) Zato bi Unija morala podpreti spremembe pravil 13 in 14 ter Dodatka VII k Prilogi VI h konvenciji MARPOL, saj bodo prispevale k preprečevanju, zmanjševanju in nadzoru emisij onesnaževal zraka z ladij, da se dosežejo s tem povezane koristi za zdravje, okolje in gospodarstvo.
- (10) Unija bo podprla tudi spremembe pravila 27 Priloge VI h konvenciji MARPOL, saj bodo dodatno izboljšale dostopnost podatkov iz podatkovne zbirke IMO DCS, da se zagotovi zanesljivo izvajanje okvira kazalnika ogljične intenzivnosti in olajša njegov pregled.
- (11) Unija bo podprla spremembe 20, 25, 27 in 28 iz Priloge VI h konvenciji MARPOL, saj izhajajo iz sprejetja strategije IMO o toplogrednih plinih iz leta 2023 in zaključka pregleda kratkoročnih ukrepov, ki ga je opravil IMO, ter omogočajo nadaljnji pregled teh pravil.
- (12) Primerno je določiti stališče, ki se v imenu Unije zastopa na 111. zasedanju odbora MSC, saj lahko predvideni akti odločilno vplivajo na vsebino prava Unije, in sicer na Direktivo 2009/45/ES o varnostnih predpisih in standardih za potniške ladje⁵,

¹ UL L 132, 21.5.2016, str. 58.

² UL L 123, 19.5.2015, str. 55.

³ UL L 130, 16.5.2023, str. 134.

⁴ UL L 234, 22.9.2023, str. 48.

⁵ UL L 163, 25.6.2009, str. 1.

Direktivo 2002/59/ES o vzpostavitvi sistema spremljanja in obveščanja za ladijski promet⁶, Uredbo (EU) št. 530/2012 o pospešenem uvajanju zahtev o dvojnem trupu ali enakovrednih konstrukcijskih zahtev za tankerje z enojnim trupom⁷ in Direktivo 2014/90/EU o pomorski opremi⁸.

- (13) Zato bi Unija morala podpreti spremembe poglavij IV in V ter dodatka (Spričevala) h konvenciji SOLAS, kodeksa HSC iz leta 1994 in kodeksa HSC iz leta 2000, saj je učinkoviteje uporabljati namenske kanale za posebna sporočila aplikacije (ASM) sistema VDES, sistem VDES pa ima dodatno zmogljivost za izmenjavo več digitalnih podatkov, zato bi lahko zadostil prihodnjemu povečanju povpraševanja po uporabi digitalnih podatkov v pomorski radijski komunikaciji. Poleg tega izmenjava digitalnih podatkov prinaša številne koristi ne le za varnost in situacijsko zavedanje, temveč tudi za varnost, učinkovitost plovbe, varstvo morskega okolja in zmanjšanje bremena pomorščakov. Sistem VDES zagotavlja znatno izboljšanje koristi, ki jih prinaša AIS, in se šteje za dejavnik, ki omogoča e-navigacijo. Z izvajanjem sistema VDES se je znatno izboljšala zmožnost izmenjave ASM in drugih informacij med ladjami in obalnimi organi. Unija bi morala podpreti tudi te spremembe, saj morajo z uvedbo novih priznanih mobilnih satelitskih storitev jasno navesti zahtevo po razširjanju informacij o pomorski varnosti ter informacij, povezanih z iskanjem in reševanjem, prek vseh operativnih priznanih mobilnih satelitskih storitev.
- (14) Unija bi morala podpreti spremembe kodeksa ESP iz leta 2011, saj te tehnike omogočajo večjo učinkovitost, večjo prožnost in zanesljivost pri vsakodnevnih dejavnostih pregledov in inšpekcijskih pregledov, ne da bi se pri tem ogrozili rezultati navedenih pregledov.
- (15) Unija bi morala podpreti spremembe kodeksa LSA, ki bodo olajšale varstvo človeškega življenja na morju s povečanjem zaupanja v uspešno in učinkovito delovanje rešilnih čolnov s prostim padcem v primeru zapustitve ladje.
- (16) Unija bi morala podpreti spremembe Protokola o tovornih črtah iz leta 1988, saj lahko postavitev varovalnih ograj s tremi horizontalnimi polnili na krovu učinkovito izboljša zaščito posadke, zmanjša tveganje padca posadke s krova in poškodb ter izboljša varnost ladij z minimalnimi gospodarskimi stroški.
- (17) Stališče Unije izrazijo države članice Unije, ki so članice Mednarodne pomorske organizacije ter delujejo skupaj v interesu Evropske unije –

SPREJEL NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Stališče, ki se v imenu Unije zastopa na 84. zasedanju Odbora za varstvo morskega okolja Mednarodne pomorske organizacije (IMO) ali katerem koli naslednjem zasedanju, je strinjanje s sprejetjem sprememb:

- (a) pravil 13 in 14 ter Dodatka VII k Prilogi VI h konvenciji MARPOL v zvezi z določitvijo severovzhodnega Atlantika kot novega območja nadzora nad emisijami;

⁶ UL L 208, 5.8.2002, str. 10.

⁷ UL L 172, 30.6.2012, str. 3.

⁸ UL L 257, 28.8.2014, str. 146.

- (b) pravil 20, 25, 27 in 28 Priloge VI h konvenciji MARPOL v zvezi z dostopnostjo podatkovne zbirke IMO DCS in klavzulo o pregledu kratkoročnega ukrepa za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov.

Člen 2

Stališče, ki se v imenu Unije zastopa na 111. zasedanju Odbora za pomorsko varnost Mednarodne pomorske organizacije (IMO) ali katerem koli naslednjem zasedanju, je strinjanje s sprejetjem sprememb:

- (a) poglavij IV in V ter dodatka (Spričevala) k Mednarodni konvenciji o varstvu človeškega življenja na morju (SOLAS), 1974;
- (b) Mednarodnega kodeksa o varnosti visokohitrostnih plovil iz leta 1994 (kodeks HSC iz leta 1994);
- (c) Mednarodnega kodeksa o varnosti visokohitrostnih plovil iz leta 2000 (kodeks HSC iz leta 2000);
- (d) Mednarodnega kodeksa o okrepljenem programu inšpekcij med pregledi ladij za prevoz razsutega tovora in naftnih tankerjev iz leta 2011 (kodeks ESP iz leta 2011);
- (e) Mednarodnega kodeksa o reševalni opremi (kodeks LSA);
- (f) Priloge B k Protokolu iz leta 1988 k Mednarodni konvenciji o tovornih črtah iz leta 1966 (Protokol o tovornih črtah iz leta 1988).

Člen 3

- (g) Stališče iz člena 1 izrazijo države članice Unije, ki so članice Odbora za varstvo morskega okolja IMO in delujejo skupno v interesu Unije.
- (h) Stališče iz člena 2 izrazijo države članice Unije, ki so članice Odbora za pomorsko varnost IMO in delujejo skupno v interesu Unije.

Člen 4

Ta sklep je naslovljen na države članice.

V Bruslju,

Za Svet
predsednik/predsednica