



Europos Sąjungos
Taryba

Briuselis, 2023 m. kovo 31 d.
(OR. en)

8026/23

Tarpinstitucinė byla:
2023/0092(NLE)

MAR 48
OMI 28

PASIŪLYMAS

nuo:	Europos Komisijos generalinės sekretorės, kurios vardu pasirašo direktorė Martine DEPREZ
gavimo data:	2023 m. kovo 31 d.
kam:	Europos Sąjungos Tarybos generalinei sekretorei Thérèse BLANCHET
Komisijos dok. Nr.:	COM(2023) 181 final
Dalykas:	Pasiūlymas dėl TARYBOS SPRENDIMO dėl pozicijos, kurios Europos Sąjungos vardu turi būti laikomasi Tarptautinės jūrų organizacijos Jūrų saugumo komiteto 107-ojoje sesijoje, dėl Tarptautinės konvencijos dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (SOLAS konvencijos), 1994 m. Tarptautinio greitaeigių laivų saugos kodekso (1994 m. HSC kodekso), 2000 m. HSC kodekso, Tarptautinio laivybos poliariniuose vandenyse kodekso (Poliarinio kodekso), 1978 m. Tarptautinės konvencijos dėl jūrininkų rengimo, atestavimo ir budėjimo normatyvų (JRAB konvencijos) bei JRAB kodekso ir Tarptautinio gelbėjimo priemonių (LSA) kodekso pakeitimų

Delegacijoms pridedamas dokumentas COM(2023) 181 final.

Pridedama: COM(2023) 181 final



EUROPOS
KOMISIJA

Briuselis, 2023 03 31
COM(2023) 181 final

2023/0092 (NLE)

Pasiūlymas

TARYBOS SPRENDIMAS

dėl pozicijos, kurios Europos Sąjungos vardu turi būti laikomasi Tarptautinės jūrų organizacijos Jūrų saugumo komiteto 107-ojoje sesijoje, dėl Tarptautinės konvencijos dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (SOLAS konvencijos), 1994 m. Tarptautinio greitaeigių laivų saugos kodekso (1994 m. HSC kodekso), 2000 m. HSC kodekso, Tarptautinio laivybos poliariniuose vandenyse kodekso (Poliarinio kodekso), 1978 m. Tarptautinės konvencijos dėl jūrininkų rengimo, atestavimo ir budėjimo normatyvų (JRAB konvencijos) bei JRAB kodekso ir Tarptautinio gelbėjimo priemonių (LSA) kodekso pakeitimų

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO DALYKAS

Šis pasiūlymas teikiamas dėl sprendimo, kuriuo nustatoma pozicija, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi Tarptautinės jūrų organizacijos Jūrų saugumo komiteto (angl. *Maritime Safety Committee*, toliau – MSC) 107-ojoje sesijoje, vyksiančioje 2023 m. gegužės 31 d. – birželio 9 d.

MSC 106-ojoje sesijoje numatyta, kad MSC 107-ojoje sesijoje bus priimti šių teisės aktų pakeitimai:

- (1) 1974 m. Tarptautinės konvencijos dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (angl. *International Convention for the Safety of Life at Sea*, toliau – SOLAS konvencija) II-2 skyriaus, 1994 m. Tarptautinio greitaeigių laivų saugos kodekso (angl. *International Code of Safety for High-speed Craft*, toliau – 1994 m. HSC kodeksas) ir 2000 m. HSC kodekso;
- (2) 1974 m. Tarptautinės konvencijos dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (SOLAS konvencijos) XIV skyriaus ir Tarptautinio laivybos poliariniuose vandenyse kodekso (Poliarinio kodekso);
- (3) 1978 m. Tarptautinės konvencijos dėl jūrininkų rengimo, atestavimo ir budėjimo normatyvų (toliau – JRAB konvencija) ir Jūrininkų rengimo, atestavimo ir budėjimo normatyvų kodekso (toliau – JRAB kodeksas);
- (4) taip pat Tarptautinio gelbėjimo priemonių (angl. *Life-Saving Appliances*, LSA) kodekso (toliau – LSA kodeksas).

2. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

2.1. Tarptautinės jūrų organizacijos konvencija

Tarptautinės jūrų organizacijos konvencija įsteigta Tarptautinė jūrų organizacija (IMO). IMO tikslas – būti forumu, kuriame bendradarbiaujama reguliuojant ir pritaikant praktikoje įvairiausias su tarptautine prekyba susijusios laivybos techninius aspektus. Be to, ji siekia skatinti visuotinai priimti aukščiausius praktiškai įmanomus standartus tokiose srityse kaip saugi laivyba, efektyvi navigacija ir jūros taršos iš laivų prevencija bei kontrolė ir užtikrinti visiems vienodas veiklos sąlygas. Ji taip pat sprendžia atitinkamus administracinius ir teisinius klausimus.

Konvencija įsigaliojo 1958 m. kovo 17 d.

Visos valstybės narės yra Konvencijos šalys. Sąjunga nėra Konvencijos šalis.

Visos valstybės narės yra 1974 m. Tarptautinės konvencijos dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (SOLAS konvencijos), įsigaliojusios 1980 m. gegužės 25 d., šalys. Sąjunga nėra SOLAS konvencijos šalis.

2.2. Tarptautinė jūrų organizacija

Tarptautinė jūrų organizacija (IMO) yra Jungtinių Tautų specializuotoji agentūra, atsakinga už laivybos saugą ir saugumą ir už jūros taršos iš laivų prevenciją. Ji nustato pasaulinius tarptautinės laivybos saugos, saugumo ir aplinkosauginio veiksmingumo standartus. Pagrindinis jos uždavinys – sukurti visuotinai pripažintą ir visuotinai įgyvendinamą objektyvią ir veiksmingą laivybos pramonės reguliavimo sistemą.

Prie IMO gali prisijungti bet kuri valstybė; visos ES valstybės narės yra IMO narės. ES santykiai su IMO visų pirma grindžiami bendradarbiavimo susitarimu, kurį 1974 m. sudarė Vyriausybės konsultacijų laivybos klausimais organizacija (angl. *Inter-Governmental Maritime Consultative Organisation*, IMCO) ir Europos Bendrijų Komisija.

IMO Jūrų saugumo komitetas yra sudarytas iš visų IMO narių ir posėdžiauja bent kartą per metus. Jis svarsto visus šios organizacijos kompetencijai priskiriamus klausimus, susijusius su pagalbinėmis navigacijos priemonėmis, laivų statyba ir įranga, įgulos komplektavimu atsižvelgiant į saugą, laivų susidūrimo prevencijos taisyklėmis, pavojingųjų krovinių gabenimu, saugios laivybos procedūromis ir reikalavimais, hidrografine informacija, laivų žurnalais ir navigacijos įrašais, jūrų avarijų tyrimu, žmonių bei turto gelbėjimu ir visais kitais tiesioginį poveikį saugiai laivybai turinčiais aspektais.

IMO Jūrų aplinkos apsaugos komitetas taip pat sudarytas iš visų IMO narių ir posėdžiauja bent kartą per metus. Jis sprendžia šios organizacijos kompetencijai priskirtus aplinkosaugos klausimus, susijusius su taršos iš laivų, kuriai taikoma MARPOL konvencija, įskaitant taršą nafta, balkeriais gabenamomis cheminėmis medžiagomis, nuotekomis, šiukšlėmis ir iš laivų į orą išmetamais teršalais (be kita ko, oro teršalais ir išmetamomis šiltnamio efektą sukeliančiomis dujomis), kontrole ir prevencija. Kiti šio komiteto svarstomi klausimai – balastinio vandens tvarkymas, apsaugos nuo užsiteršimo sistemos, laivų perdirbimas, pasirengimas taršos įvykiams ir reagavimas į juos, taip pat specialių teritorijų ir ypač jautrių jūros rajonų nustatymas.

Tiek IMO Jūrų saugumo komitetas, tiek Jūrų aplinkos apsaugos komitetas užtikrina visų pareigų, jiems nustatytų IMO konvencija, IMO asamblėjos ar IMO tarybos, taip pat bet kokios minėtai taikymo sričiai priskiriamos pareigos, kuri gali būti nustatyta bet kuriuo kitu tarptautiniu dokumentu arba remiantis tuo dokumentu ir kurią pripažįsta IMO, vykdymo mechanizmą. Jūrų saugumo komiteto, Jūrų aplinkos apsaugos komiteto ir jų padalinių sprendimai priimami narių balsų dauguma.

2.3. Numatomas priimti IMO Jūrų saugumo komiteto aktas

2023 m. gegužės 31 d. – birželio 9 d. vyksiančioje MSC 107-ojoje sesijoje turės būti priimti SOLAS konvencijos II-2 skyriaus ir 1994 m. bei 2000 m. HSC kodeksų pakeitimai dėl perfluoroktansulfonrūgšties (PFOS) draudimo, SOLAS konvencijos XIV skyriaus ir Poliarinio kodekso pakeitimai dėl žvejybos laivų saugos, JRAB konvencijos ir JRAB kodekso pakeitimai dėl elektroninių atestatų naudojimo, taip pat LSA kodekso pakeitimai dėl visiškai uždengtų gelbėjimosi valčių ventiliacijos standartų.

Numatytų SOLAS konvencijos II-2 skyriaus ir 1994 m. bei 2000 m. HSC kodeksų pakeitimų tikslas – uždrausti naudoti gaisro gesinimo putas, kurių sudėtyje yra PFOS, gaisrams jūroje gesinti.

Numatytų SOLAS konvencijos XIV skyriaus ir Poliarinio kodekso pakeitimų tikslas – sugriežtinti poliariniuose vandenyse plaukiojančių laivų, kuriems netaikoma SOLAS konvencija, saugos standartus.

Numatytų JRAB konvencijos ir JRAB kodekso pakeitimų tikslas – pradėti naudoti jūrininkų elektroninius atestatus, kad būtų palengvintas darbas, sumažinta vėliavos valstybės administracijų, uosto valstybės kontrolės pareigūnų ir jūrininkų administracinė našta ir sudarytos sąlygos greičiau nustatyti suklastotus atestatus.

Numatytų LSA kodekso pakeitimų tikslas – sugriežtinti saugos reikalavimus, susijusius su visiškai uždengtų gelbėjimosi valčių ventiliacijos standartais.

3. POZICIJA, KURIOS TURI BŪTI LAIKOMASI SĄJUNGOS VARDU

3.1. 1974 m. Tarptautinės konvencijos dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (SOLAS konvencijos) II-2 skyriaus, 1994 m. Tarptautinio greitaeigių laivų saugos kodekso (1994 m. HSC kodekso) ir 2000 m. HSC kodekso pakeitimai

MSC 101-ojoje sesijoje patvirtintas naujas pasiūlymas uždrausti naudoti PFOS naujose gaisro gesinimo sistemose ir jam Sąjunga pritarė. MSC 101-ojoje sesijoje jis buvo įtrauktas į Laivų sistemų ir įrangos pakomitečio (angl. *Sub-Committee on the Ship Systems and Equipment*, toliau – SSE) darbotvarkę po dvejų metų.

7-ojoje sesijoje SSE susitarė išplėsti dokumento „Nuostatų, kuriomis draudžiama naudoti gaisro gesinimo putas, kurių sudėtyje yra perfluoroktansulfonrūgšties (PFOS), gaisrams laivuose gesinti, rengimas“ apimtį, įtraukiant kitas SOLAS konvencijos II-2 skyriaus taisykles ir kitas priemones, kad jas būtų galima patvirtinti MSC 102-ojoje sesijoje. Sąjunga pritarė tam, kad šis naujas punktas būtų įtrauktas į SSE 8-osios sesijos darbotvarkę.

MSC 102-ojoje sesijoje susitarta išplėsti dokumento apimtį ir įtraukti jį į SSE 8-osios sesijos darbotvarkę, ir Sąjunga tam pritarė.

SSE 8-ojoje sesijoje buvo pritarta SOLAS konvencijos II-2 skyriaus ir 1994 m. bei 2000 m. HSC kodeksų pakeitimų dėl PFOS uždraudimo projektui. SSE 8-ojoje sesijoje Sąjungos pozicija buvo pritarti siūlomų SOLAS konvencijos II-2 skyriaus pakeitimų ir 1994 m. bei 2000 m. HSC kodeksų pakeitimų projektui, taip pat buvo pasiūlyta jį perduoti darbo grupei, kad ši baigtų rengti SOLAS konvencijos ir HSC kodeksų pakeitimus.

MSC 106-ojoje sesijoje pritarta SOLAS konvencijos II-2 skyriaus ir 1994 m. bei 2000 m. HSC kodeksų pakeitimų projektui (MSC 106-osios sesijos ataskaitos (MSC 106/19) 11.29 punktas), numatant jį priimti MSC 107-ojoje sesijoje.

MSC 106-ojoje sesijoje Sąjungos pozicija buvo pritarti SOLAS konvencijos II-2 skyriaus ir 1994 m. bei 2000 m. HSC kodeksų pakeitimų projektui.

Sąjunga turėtų laikytis pozicijos pritarti šiems pakeitimams, nes medžiaga PFOS yra kenksminga tiek žmonių sveikatai, tiek jūros aplinkai, ir šiais pakeitimais bus uždrausta gaisro gesinimo putas, kurių sudėtyje yra PFOS, naudoti gaisrams jūroje gesinti.

3.2. 1974 m. Tarptautinės konvencijos dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (SOLAS konvencijos) XIV skyriaus ir Poliarinio kodekso pakeitimai

MSC 100-ojoje sesijoje buvo svarstomi siūlomi SOLAS konvencijos XIV skyriaus pakeitimai, kuriais siekiama palengvinti privalomą tam tikrų nuostatų taikymą žvejybos laivams. Be to, MSC 100-ojoje sesijoje buvo svarstoma galimybė nustatyti, kad tam tikra metodika, pagal kurią nustatomi laivo eksploataciniai pajėgumai ledo sąlygomis, taptų esminiu reisų planavimo elementu (Poliarinio kodekso 11 skyrius), taip pat buvo tvirtinama, kad gali būti nustatytas reikalavimas laive turėti Poliarinio kodekso poliarinių vandenių praktinį vadovą (angl. *Polar Water Operational Manual*, PWOM) arba jo dalis.

MSC 100-ojoje sesijoje Sąjungos pozicija buvo pritarti tam, kad, kiek tai susiję su žvejybos laivais, MSC 100-ojoje sesijoje būtų toliau nagrinėjami pasiūlymai dėl SOLAS konvencijos XIV skyriaus ir Poliarinio kodekso pakeitimų.

MSC 101-ojoje sesijoje Komitetas apsvarstė Poliarinio kodekso nuostatų taikymo srities išplėtimą įtraukiant laivus, kuriems netaikoma SOLAS konvencija, ir pasiūlymą dėl Asamblėjos rezoliucijos, kuria valstybės narės raginamos savanoriškai imtis veiksmų, kad

Poliariniame kodekse nustatytos saugos priemonės būtų taikomos laivams, kuriems netaikoma SOLAS konvencija, projekto.

Vėliau MSC 101-ojoje sesijoje buvo patvirtintas Asamblėjos rezoliucijos dėl laikinųjų saugos priemonių laivams, kurie nėra sertifikuoti pagal SOLAS konvenciją ir kurie plaukioja poliariniuose vandenyse, projektas ir nuspręsta klausimą perduoti svarstyti per Navigacijos, ryšių, paieškos ir gelbėjimo pakomitečio (angl. *Sub-Committee on Navigation, Communications and Search and Rescue*, toliau – NCSR) 7-ąją sesiją, kad būtų apsvarstytos Poliarinio kodekso 9 ir 11 skyrių taikymo laivams, kuriems netaikoma SOLAS konvencija, pasekmės ir įgyvendinamumas, taip pat nustatyta, kaip geriausiai padidinti laivų, kuriems netaikoma SOLAS konvencija, saugą, įskaitant galimą SOLAS konvencijos ir (arba) Poliarinio kodekso pakeitimų rengimą.

MSC 101-ojoje sesijoje Sąjungos pozicija buvo:

- 1) iš esmės pritarti pasiūlymui šį klausimą perduoti toliau svarstyti NCSR;
- 2) pritarti Asamblėjos rezoliucijos projekto rengimui, kiek tai susiję su žvejybos laivais.

Navigacijos, ryšių, paieškos ir gelbėjimo pakomitečio (NCSR) 7-ojoje sesijoje buvo nutarta įsteigti ryšių palaikymo grupę, kurios veiklą koordinuotų Naujoji Zelandija.

NCSR 7-ojoje sesijoje Sąjungos pozicija buvo iš esmės pritarti pasiūlymui inicijuoti techninių klausimų, susijusių su Poliarinio kodekso 9 ir 11 skyrių taikymo laivams, kuriems netaikoma SOLAS konvencija, įgyvendinamumu ir pasekmėmis, svarstymą.

NCSR 8-ojoje sesijoje pakomitetis susitarė, kad:

- (1) turėtų būti rengiami tik esamų Poliarinio kodekso I-A ir I-B dalių pakeitimų projektai su galimais atitinkamais įvadinės dalies pakeitimais;
- (2) atitinkamų taisyklių, kurios turi būti pateiktos Poliarinio kodekso I-A dalyje, taikymo sritis turėtų būti išplėsta, kad apimtų bent visus reiškus, kuriuos vykdo 24 metrų ilgio ir ilgesni žvejybos laivai, ne mažesnio kaip 300 t bendrojo tonažo prekybinės veiklos nevykdančios pramoginės jachtos ir ne mažesnio kaip 300 t, bet mažesnio kaip 500 t bendrojo tonažo krovininiai laivai; taip pat
- (3) SOLAS konvencijos XIV skyriaus pakeitimų projektas turėtų būti parengtas siekiant išplėsti Poliarinio kodekso taikymo sritį įtraukiant kitus laivus, taip pat spręsti išimčių ir teisės veikti savo nuožiūra klausimą.

Siekdamas toliau spręsti šį klausimą, pakomitetis galiausiai susitarė vėl įsteigti ryšių palaikymo grupę saugos priemonių poliariniuose vandenyse plaukiojantiems laivams, kuriems netaikoma SOLAS konvencija, klausimams.

NCSR 8-ojoje sesijoje Sąjungos pozicija buvo pritarti tam, kad būtų vėl įsteigta ryšių palaikymo grupė siekiant toliau rengti 9 ir 11 skyrių tekstus, taip pat parengti SOLAS konvencijos pakeitimo teksto, visų pirma dėl žvejybos laivų ir pramoginių laivų, projektą;

NCSR 9-ojoje sesijoje Sąjungos pozicija dėl žvejybos laivų ir pramoginių laivų buvo pritarti SOLAS konvencijos XIV skyriaus pakeitimų projektui ir Poliarinio kodekso I-A ir I-B dalių pakeitimų projektui.

MSC 106-ojoje sesijoje Komitetas patvirtino numatomus SOLAS konvencijos XIV skyriaus ir Poliarinio kodekso pakeitimus (MSC 106 ataskaitos (MSC 106/19) 13.9 punktas), kad jie būtų priimti MSC 107-ojoje sesijoje ir įsigalioję 2026 m. sausio 1 d.

MSC 106-ojoje sesijoje Sąjungos pozicija buvo pritarti SOLAS konvencijos XIV skyriaus pakeitimų projektui ir Poliarinio kodekso I-A ir I-B dalių pakeitimų projektui.

Sąjunga turėtų laikytis pozicijos pritarti šiems pakeitimams, nes jais bus sugriežtinti poliariniuose vandenyse plaukiojančių laivų, kuriems netaikoma SOLAS konvencija, saugos standartai.

3.3. 1978 m. Tarptautinės konvencijos dėl jūrininkų rengimo, atestavimo ir budėjimo normatyvų (JRAB konvencijos) ir JRAB kodekso pakeitimai

Žmogiškųjų išteklių, mokymo ir budėjimo pakomitetas (angl. *Sub-Committee on Human Element, Training and Watchkeeping*, toliau – HTW) savo 5-ojoje sesijoje apsvarstė galimybę pateikti pasiūlymą dėl JRAB I/2 taisyklės vienodo aiškinimo projekto, kuriuo siekiama patikslinti termino (jūrininkų atestato) „originalas“ reikšmę, atsižvelgiant į galimybę naudoti elektroninius atestatus JRAB konvencijos taikymo tikslais, kaip jau taikoma kitų konvencijų atveju. Iš tikrųjų IMO jau yra parengusi Elektroninių atestatų naudojimo gaires (FAL.5/Circ.39/Rev.2). Tačiau HTW 5-ojoje sesijoje išsiskyrė nuomonės dėl to, ar pagal pastarąsias gaires jau leidžiama išduoti elektroninį JRAB atestatą.

HTW 5-ojoje sesijoje Sąjungos pozicija buvo pritarti pasiūlymui patikslinti termino „originalas“ (JRAB konvencijos I/2 taisyklė) reikšmę, kad būtų galima pripažinti elektroninius atestatus.

Savo 100-ojoje sesijoje Jūrų saugumo komitetas (MSC) susitarė į HTW dvejų metų darbotvarkę ir HTW 6-osios sesijos preliminarą darbotvarkę įtraukti pasiūlymą dėl „JRAB konvencijos ir JRAB kodekso pakeitimų dėl jūrininkų elektroninių atestatų ir dokumentų naudojimo rengimo“, kurį planuota įgyvendinti 2020 m. kartu su III pakomitečiu, paprašius HTW pakomitečiui. MSC 100-ojoje sesijoje taip pat buvo sutarta informuoti Tarptautinės jūrų laivybos sąlygų lengvinimo (angl. *Facilitation of International Maritime Traffic*, toliau – FAL) komitetą apie naują dokumentą, nes FAL komitetas patvirtino Elektroninių atestatų naudojimo gaires (FAL.5/Circ.39/Rev.2).

MSC 100-ojoje sesijoje Sąjungos pozicija buvo pritarti pasiūlymui dėl naujo dokumento, kuriuo būtų sprendžiamas elektroninių atestatų naudojimo pagal JRAB konvenciją ir JRAB kodeksą klausimas.

HTW 6-ojoje sesijoje pažymėta, kad diskusijas šiuo klausimu būtų tikslingiausia pradėti ryšių palaikymo grupėje. ES pozicija HTW 6-ojoje sesijoje buvo pritarti ryšių palaikymo grupės įsteigimui.

HTW 7-ojoje sesijoje, aptarus ryšių palaikymo grupės ataskaitą, pripažinta, kad reikia toliau dirbti ir apsvarstyti galimybę iš dalies pakeisti atitinkamas JRAB konvencijos taisykles, JRAB kodekso A ir B dalių nuostatas ir parengti gairių projektą. Todėl buvo vėl įsteigta ryšių palaikymo grupė.

Sąjungos pozicija HTW 7-ojoje sesijoje buvo iš esmės pritarti ryšių palaikymo grupės veiklai ir pasiūlyti, kad ataskaita būtų perduota darbo grupei, kuri turi būti įsteigta HTW 8-ojoje sesijoje, kad baigtų rengti JRAB pakeitimų projektus ir gairių projektą.

HTW 8-ojoje sesijoje atkreiptas dėmesys į didelę ryšių palaikymo grupės padarytą pažangą rengiant JRAB konvencijos ir JRAB kodekso pakeitimų dėl jūrininkų elektroninių atestatų naudojimo projektus ir jūrininkų elektroninių atestatų naudojimo gairių projektą bei susijusį JRAB 7 aplinkraščio projektą. Sąjunga pritarė ryšių palaikymo grupės darbui ir pasiūlė, kad ataskaita būtų perduota darbo grupei.

MSC 106-ojoje sesijoje pritarta JRAB konvencijos I/1 bei I/2 taisyklių ir JRAB kodekso A-I/2 poskyrio (MSC 106-osios sesijos ataskaitos (MSC 106/19) 10.4 ir 10.5 punktai) pakeitimų projektui, numatant jį priimti MSC 107-ojoje sesijoje.

MSC 106-ojoje sesijoje Sąjungos pozicija buvo pritarti JRAB taisyklių I/1 bei I/2 ir JRAB kodekso A-I/2 poskyrio pakeitimų, susijusių su elektroninių atestatų naudojimu, projektų patvirtinimui.

Sąjunga turėtų laikytis pozicijos pritarti šiems pakeitimams, nes JRAB atestatų skaitmeninimas palengvintų darbą ir sumažintų administracinę naštą vėliavos valstybės administracijoms, uosto valstybės kontrolės pareigūnams ir jūrininkams. Tai taip pat suteiktų galimybę greičiau nustatyti suklastotus atestatus.

3.4. Tarptautinio gelbėjimo priemonių (LSA) kodekso pakeitimai

Jūrų saugumo komitetas (MSC) savo 97-ojoje sesijoje parengė naują dokumentą dėl visiškai uždengtų gelbėjimosi valčių ventiliacijos reikalavimų ir jam Sąjunga pritarė;

Laivų sistemų ir įrangos pakomitetas (angl. *Sub-Committee on Ship Systems and Equipment*, toliau – SSE) savo 4-ojoje sesijoje įsteigė Gelbėjimo priemonių (LSA) ryšių palaikymo grupę, kurios užduotis – koordinuojant Jungtinėms Valstijoms, rinkti reikiamus duomenis, nustatyti galimus kriterijus, kuriais turėtų būti grindžiami nauji ventiliacijos reikalavimai, ir pasiūlyti kriterijus, pagal kuriuos turi būti rengiamas LSA kodekso IV skyriaus 4.6.6.1 punkto pakeitimų projektas ir Rezoliucijos MSC.81(70) pakeitimų projektas.

SSE 4-ojoje sesijoje Sąjungos pozicija buvo iš esmės pritarti tolesnėms diskusijoms darbo grupėje dėl LSA kodekso ir Rezoliucijos MSC.81(70) pakeitimų projekto.

SSE savo 5-ojoje sesijoje susitarė, kad:

1. visiškai uždengtų gelbėjimosi valčių atveju ventiliacijos / oro apytakos norma, pagrįsta mikroklimato parametrais, turėtų būti LSA kodekso pakeitimų projekte nustatytas kriterijus, netrukdam naudoti nei aktyviosios, nei pasyviosios ventiliacijos metodų;
2. CO₂ koncentracija neturėtų viršyti 5 000 ppm, ventiliacijos greitis turėtų būti ne mažesnis kaip 5 m³/h vienam asmeniui, o nauji ventiliacijos reikalavimai turėtų būti taikomi visoms naujai pastatytoms visiškai uždengtom gelbėjimosi valtims, įrengtom laive po pakeitimų įsigaliojimo datos; taip pat
3. gyventi tinkama aplinka gelbėjimosi valtyse apskritai turėtų būti palaikoma ne trumpiau kaip 24 valandas, o poliariniuose vandenyse plaukiojančių laivų plūdriųjų gelbėjimo priemonių atveju gali reikėti ilgesnio laikotarpio.

Galiausiai SSE 5-ojoje sesijoje buvo pritarta LSA kodekso pakeitimų dėl visiškai uždengtų gelbėjimosi valčių ventiliacijos projektui, kuris turi būti pateiktas MSC patvirtinti, kai bus baigti rengti susiję LSA kodekso pakeitimai dėl plūdriųjų gelbėjimo priemonių, išskyrus visiškai uždengtas gelbėjimosi valtis, ventiliacijos. Pastarieji pakeitimai buvo perduoti svarstyti ryšių palaikymo grupei.

SSE 5-ojoje sesijoje Sąjungos pozicija buvo pritarti tolesnėms diskusijoms darbo grupėje dėl LSA kodekso ir Rezoliucijos MSC.81(70) pakeitimų projekto.

Dėl laiko stokos SSE 6-ojoje sesijoje buvo įsteigta ryšių palaikymo grupė, kad jis būtų baigtas rengti SSE 7-ojoje sesijoje. Tikslinė užbaigimo data buvo nukelta į 2021 m.

7-ojoje sesijoje SSE pritarė LSA kodekso pakeitimų dėl plūdriųjų gelbėjimo priemonių, išskyrus visiškai uždengtas gelbėjimosi valtis, ventiliacijos projektui. Kalbant apie Rezoliuciją

MSC.81(70), SSE 7-ojoje sesijoje buvo pritarta 6.10 (Gelbėjimosi valčių eksploataciniai bandymai) ir 6.14 (Papildomi visiškai uždengtų gelbėjimosi valčių bandymai) punktų pakeitimų projektui. Todėl pakomitetas vėl įsteigė ryšių palaikymo grupę gelbėjimo priemonių klausimams, kad ji baigtų rengti persvarstytos rekomendacijos dėl gelbėjimo priemonių bandymo (Rezoliucija MSC.81(70)) pakeitimų dėl iš dalies uždengtų gelbėjimosi valčių ventiliacijos priemonių bandymų projektą.

SSE 7-ojoje sesijoje Sąjungos pozicija buvo pritarti tolesnėms diskusijoms LSA darbo grupėje dėl LSA kodekso ir Rezoliucijos MSC.81(70) pakeitimų projekto.

SSE 8-ojoje sesijoje pritarta:

1. MSC rezoliucijos dėl Tarptautinio gelbėjimo priemonių (LSA) kodekso pakeitimų (susijusių su IV skyriuje nurodytais plūdriųjų gelbėjimo priemonių ventiliacijos reikalavimais) projektui, įskaitant taikymo nuostatą ir susijusį MSC rezoliucijos projektą;
2. persvarstytos rekomendacijos (Rezoliucija MSC.81(70)) pakeitimų projektui, kurį numatoma priimti MSC 107-ojoje sesijoje, kartu priimant susijusius LSA kodekso pakeitimus (žr. 3.21 punktą), išdėstytus 2 priede.

SSE 8-ojoje sesijoje Sąjunga pritarė tolesnėms diskusijoms LSA darbo grupėje dėl Rezoliucijos MSC.81(70) pakeitimų projekto, kad šioje sesijoje jis būtų baigtas rengti ir LSA kodekso ir Rezoliucijos MSC.81(70) pakeitimų projektai galėtų įsigaliooti kaip dokumentų rinkinys 2026 m. sausio 1 d.

MSC 106-ojoje sesijoje buvo patvirtintas LSA kodekso pakeitimų dėl visiškai uždengtų gelbėjimosi valčių ir persvarstytos rekomendacijos dėl gelbėjimo priemonių bandymo (Rezoliucija MSC.81(70)) (toliau – persvarstyta rekomendacija) pakeitimų dėl visiškai uždengtų gelbėjimosi valčių (MSC 106 ataskaitos (MSC 106/19) 11.4.1 ir 11.6.1 punktai) projektas, kurį numatyta priimti MSC 107-ojoje sesijoje.

MSC 106-ojoje sesijoje Sąjungos pozicija buvo pritarti LSA kodekso pakeitimų dėl visiškai uždengtų gelbėjimosi valčių ir persvarstytos rekomendacijos dėl gelbėjimo priemonių bandymo (persvarstytos rekomendacijos) (Rezoliucija MSC.81(70)) pakeitimų dėl visiškai uždengtų gelbėjimosi valčių projektui ir priminti, kad svarbu priimti pakeitimų dėl visiškai uždengtų gelbėjimosi valčių projektą.

Sąjunga turėtų laikytis pozicijos pritarti šiems pakeitimams, nes jais sugriežtinami saugos reikalavimai, susiję su visiškai uždengtų gelbėjimosi valčių ventiliacijos standartais.

3.5. Susiję ES teisės aktai ir ES kompetencija

3.5.1. *1974 m. Tarptautinės konvencijos dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (SOLAS konvencijos) II-2 skyriaus, 1994 m. Tarptautinio greitaeigių laivų saugos kodekso (1994 m. HSC kodekso) ir 2000 m. HSC kodekso pakeitimai*

Reglamentas (ES) 2019/1021 dėl patvariųjų organinių teršalų¹. Juo draudžiami nauji įrenginiai, kuriuose naudojama PFOS ir jos dariniai.

Reglamentas (ES) Nr. 1257/2013 dėl laivų perdirbimo². Laivų perdirbimo reglamente nustatyti keli papildomi reikalavimai, kurie yra griežtesni nei Honkongo konvencijoje

¹ OL L 169, 2019 6 25, p. 45.

² OL L 330, 2013 12 10, p. 1.

nustatyti reikalavimai, įskaitant ir į jo priedus įtrauktas dvi papildomas pavojingas medžiagas (PFOS ir HBCDD).

Todėl SOLAS konvencijos II-2 skyriaus ir 1994 m. bei 2000 m. HSC kodeksų pakeitimai turės įtakos reikalavimams, taikytiniems pagal Reglamentą (ES) 2019/1021 ir Reglamentą (ES) Nr. 1257/2013.

3.5.2. 1974 m. Tarptautinės konvencijos dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (SOLAS konvencijos) XIV skyriaus ir Poliarinio kodekso pakeitimai

Direktyva 97/70/EB, nustatanti suderintus saugumo reikalavimus 24 metrų ilgio ir ilgesniems žvejybos laivams³. Į jos III priedą įtrauktos regioninės „šiaurės“ rajono nuostatos, kuriomis nustatomos techninės nuostatos, taikomos žvejybos laivams, plaukiojantiems poliarinių vandenų rajonuose.

Direktyva 2013/53/ES dėl pramoginių ir asmeninių laivų⁴. Ja reglamentuojamas pramoginių laivų, kurių ilgis nuo 2,5 iki 24 metrų, ir asmeninių laivų, kurių ilgis nuo 0 iki 4 metrų, projektavimas ir statyba.

Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2022/1157⁵, kuriuo nustatomos Direktyvos 2014/90/ES⁶ nuostatų dėl laivų įrenginių modelio, konstrukcijos ir veikimo charakteristikų reikalavimų ir bandymo standartų taikymo taisyklės ir panaikinamas Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2021/1158.

Direktyva 2002/59/EB, įdiegianti Bendrijos laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistemą⁷. Į ją įtrauktos nuostatos, susijusios su ledo sąlygomis plaukiojančiais laivais. 18 straipsnyje reikalaujama, kad kompetentingos institucijos: 1) jų kompetencijos zonoje esančio laivo kapitonui perduotų „reikiamą informaciją apie ledo būklę, rekomenduojamus kursus ir ledlaužio paslaugas jų kompetencijos zonoje“ ir 2) dokumentais patvirtintų, kad laivai atitinka atsparumo ir pajėgumo reikalavimus, būtinus atsižvelgiant į su ledu susijusią padėtį atitinkamame rajone. Be to, 6a straipsnyje nustatyti automatinio identifikavimo sistemų (AIS, A klasė) reikalavimai, taikomi ilgesniems nei 15 m žvejybos laivams. Tas pats reikalavimas nustatytas Tarybos reglamento (EB) Nr. 1224/2009, nustatančio Bendrijos kontrolės sistemą, kuria užtikrinamas bendrosios žuvininkystės politikos taisyklių laikymasis (Žuvininkystės kontrolės reglamento), 10 straipsnyje ir taikomas su ES vėliava plaukiojantiems laivams.

Todėl SOLAS konvencijos XIV skyriaus ir Poliarinio kodekso pakeitimai turės įtakos reikalavimams, taikomiems pagal Direktyvą 97/70/EB, Direktyvą 2013/53/ES, Direktyvą 2014/90/ES ir Direktyvą 2002/59/EB.

3.5.3. 1978 m. Tarptautinės konvencijos dėl jūrininkų rengimo, atestavimo ir budėjimo normatyvų (JRAB konvencijos) ir JRAB kodekso pakeitimai

Į Direktyvą (ES) 2022/993 dėl minimalaus jūrininkų rengimo⁸ įtrauktos nuostatos, susijusios su skaitmeniniais atestatais:

- 4 straipsnio 11 dalyje nurodyta, kad „atsižvelgiant į 20 straipsnio 7 dalį, pagal šią direktyvą privalomo atestato originalas saugomas ir prieinamas patikrinti tame laive,

³ OL L 34, 1998 2 9, p. 1.

⁴ OL L 354, 2013 12 28, p. 90.

⁵ OL L 180, 2022 7 6, p. 1.

⁶ OL L 257, 2014 8 28, p. 146.

⁷ OL L 208, 2002 8 5, p. 10.

⁸ OL L 169, 2022 6 27, p. 45.

kuriame dirba jo turėtojas, popierine ar skaitmenine forma, kurios autentiškumas ir galiojimas gali būti patikrintas pagal šio straipsnio 13 dalies b punkte nustatytą procedūrą“.

- 4 straipsnio 14 dalyje nustatyta, kad „Komisijai suteikiami įgaliojimai, įsigaliojus atitinkamiems JRAB konvencijos ir JRAB kodekso A dalies daliniams pakeitimams, susijusiems su skaitmeniniais jūrininkų atestatais, priimti deleguotuosius aktus pagal 30 straipsnį siekiant iš dalies pakeisti šią direktyvą suderinant visas atitinkamas jos nuostatas su tais JRAB konvencijos ir JRAB kodekso A dalies daliniais pakeitimais, kad būtų galima suskaitmeninti jūrininkų atestatus ir patvirtinimus“.
- 6 straipsnyje (Valstybių narių išduotų jūrininkų atestatų tarpusavio pripažinimas) nustatyta, kad „[k]iekviena valstybė narė priima kitos valstybės narės arba kitai valstybei narei prižiūrint išduotus tinkamumo liudijimus ir dokumentinius įrodymus, pateikiamus popierine arba skaitmenine forma, kad leistų jūrininkams dirbti su jos vėliava plaukiojančiuose laivuose“.

Todėl JRAB konvencijos ir JRAB kodekso pakeitimai turės įtakos pagal Direktyvą (ES) 2022/993 taikytiniems reikalavimams.

3.5.4. *Tarptautinio gelbėjimo priemonių (LSA) kodekso pakeitimai*

Gelbėjimosi valčių ir plūdriųjų gelbėjimo priemonių standartai, taip pat Rezoliucija MSC.81(70) yra įtraukti į Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) 2022/1157, kuriuo nustatomos Direktyvos 2014/90/ES⁹ nuostatų dėl laivų įrenginių modelio, konstrukcijos ir veikimo charakteristikų reikalavimų ir bandymo standartų taikymo taisyklės ir panaikinamas Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2021/1158¹⁰, priedą.

Be to, pagal Direktyvos 2009/45/EB dėl keleivinių laivų saugos taisyklių ir standartų¹¹ 6 straipsnio 2 dalies a punkto i papunktį A klasės keleiviniams laivams taikomi SOLAS konvencijos su pakeitimais reikalavimai, o I priedo III skyriuje dėl gelbėjimo priemonių nustatyti įvairūs ir išsamūs reikalavimai, taikomi vidaus reisais plaukiojantiems B, C ir D klasių keleiviniams laivams, taip pat susiję su visiškai uždengtomis gelbėjimosi valtimis.

Todėl LSA kodekso pakeitimai turės įtakos pagal Direktyvą 2014/90/ES ir Direktyvą 2009/45/EB taikytiniems reikalavimams.

3.5.5. *ES kompetencija*

SOLAS konvencijos II-2 skyriaus ir 1994 m. bei 2000 m. HSC kodeksų pakeitimai turėtų įtakos Sąjungos teisei, visų pirma Reglamento (ES) 2019/1021 ir Reglamento (ES) Nr. 1257/2013 taikymui.

SOLAS konvencijos XIV skyriaus ir Poliarinio kodekso pakeitimai turėtų įtakos Sąjungos teisei, visų pirma Direktyvos 97/70/EB, Direktyvos 2013/53/ES, Direktyvos 2014/90/ES, Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) 2020/1170 ir Direktyvos 2022/59/EB taikymui.

JRAB konvencijos ir JRAB kodekso pakeitimai turėtų poveikį Sąjungos teisei, visų pirma Direktyvos (ES) 2022/993 taikymui.

⁹ OL L 257, 2014 8 28, p. 146.

¹⁰ OL L 180, 2022 7 6, p. 1.

¹¹ OL L 163, 2009 6 25, p. 1.

LSA kodekso pakeitimai turėtų poveikį Sąjungos teisei, visų pirma Direktyvos 2014/90/ES ir Direktyvos 2009/45/EB taikymui.

Todėl numatomų aktų dalykas yra susijęs su sritimi, kurioje Sąjunga pagal SESV 3 straipsnio 2 dalies paskutinę sakinio dalį turi išimtinę išorės kompetenciją.

4. TEISINIS PAGRINDAS

4.1. Procedūrinis teisinis pagrindas

4.1.1. Principai

Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 218 straipsnio 9 dalyje numatyti sprendimai, kuriais „nustatomos pozicijos, kurios Sąjungos vardu priimamos susitarimu įsteigtaime organe, kai tam organui reikia priimti teisinę galią turinčius aktus, išskyrus aktus, papildančius arba pakeičiančius susitarimo institucinę struktūrą“.

SESV 218 straipsnio 9 dalis taikoma neatsižvelgiant į tai, ar Sąjunga yra organo narė arba susitarimo šalis¹².

Sąvoka „teisinę galią turintys aktai“ apima aktus, turinčius teisinę galią pagal aptariamą organą reglamentuojančias tarptautinės teisės normas. Ji taip pat apima priemones, kurios nėra privalomos pagal tarptautinę teisę, tačiau „gali stipriai paveikti Sąjungos teisės akto leidėjo priimamų teisės aktų [...] turinį“¹³.

4.1.2. Taikymas aptariamuoju atveju

IMO Jūrų saugumo komitetas yra įsteigtas susitarimu, būtent Tarptautinės jūrų organizacijos konvencija.

Aktai, kuriuos turi priimti šis IMO komitetas, yra teisinę galią turintys aktai. Numatomi aktai gali labai paveikti visų pirma šių ES teisės aktų turinį:

- Reglamento (ES) 2019/1021 dėl patvariųjų organinių teršalų, nes juo draudžiami nauji įrenginiai, kuriuose naudojama PFOS ir jos dariniai;
- Reglamento (ES) Nr. 1257/2013 dėl laivų perdirbimo, nes jo prieduose nustatyta keletas papildomų reikalavimų, įskaitant dvi papildomas pavojingas medžiagas (PFOS ir HBCDD);
- Direktyvos 97/70/EB, nustatančios suderintus saugumo reikalavimus 24 metrų ilgio ir ilgesniems žvejybos laivams, nes į jos III priedą įtrauktos nuostatos dėl regioninių „šiaurės“ rajono nuostatų, kuriomis nustatomos techninės nuostatos, taikomos žvejybos laivams, plaukiojantiems poliarinių vandenų rajonuose;
- Direktyvos 2013/53/ES dėl pramoginių ir asmeninių laivų, nes ja reglamentuojamas pramoginių laivų, kurių ilgis nuo 2,5 iki 24 metrų, ir asmeninių laivų, kurių ilgis nuo 0 iki 4 metrų, projektavimas ir statyba;
- Direktyvos 2014/90/ES dėl laivų įrenginių, nes laivuose naudojamų laivų įrenginių projektavimo, konstrukcijos ir veikimo charakteristikų reikalavimai ir bandymo standartai reglamentuojami Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) 2022/1157;
- Direktyvos 2002/59/EB, įdiegiančios Bendrijos laivų eismo stebėsenos sistemą, nes į ją įtrauktos nuostatos, susijusios su ledo sąlygomis plaukiojančiais laivais. 18

¹² Sprendimas Vokietija prieš Tarybą (OIV), C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 64 punktas.

¹³ Sprendimas Vokietija prieš Tarybą (OIV), C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 61–64 punktai.

straipsnyje reikalaujama, kad kompetentingos institucijos: 1) jų kompetencijos zonoje esančio laivo kapitoniui perduotų „reikiamą informaciją apie ledo būklę, rekomenduojamus kursus ir ledlaužio paslaugas jų kompetencijos zonoje“ ir 2) dokumentais patvirtintų, kad laivai atitinka atsparumo ir pajėgumo reikalavimus, būtinus atsižvelgiant į su ledu susijusią padėtį atitinkamame rajone. Be to, 6a straipsnyje nustatyti automatinio identifikavimo sistemų (AIS, A klasė) reikalavimai, taikomi ilgesniems nei 15 m žvejybos laivams. Tas pats reikalavimas nustatytas Tarybos reglamento (EB) Nr. 1224/2009, nustatančio Bendrijos kontrolės sistemą, kuria užtikrinamas bendrosios žuvininkystės politikos taisyklių laikymasis (Žuvininkystės kontrolės reglamento), 10 straipsnyje ir taikomas su ES vėliava plaukiojantiems laivams;

- Direktyvos (ES) 2022/993 dėl minimalaus jūrininkų rengimo, nes į ją įtrauktos kelios nuostatos, susijusios su skaitmeniniais atestatais. 4 straipsnio 11 dalyje nurodyta, kad „atsižvelgiant į 20 straipsnio 7 dalį, pagal šią direktyvą privalomo atestato originalas saugomas ir prieinamas patikrinti tame laive, kuriame dirba jo turėtojas, popierine ar skaitmenine forma, kurios autentiškumas ir galiojimas gali būti patikrintas pagal šio straipsnio 13 dalies b punkte nustatytą procedūrą“. 4 straipsnio 14 dalyje nustatyta, kad „Komisijai suteikiami įgaliojimai, įsigaliojus atitinkamiems JRAB konvencijos ir JRAB kodekso A dalies daliniams pakeitimams, susijusiems su skaitmeniniais jūrininkų atestatais, priimti deleguotuosius aktus pagal 30 straipsnį siekiant iš dalies pakeisti šią direktyvą suderinant visas atitinkamas jos nuostatas su tais JRAB konvencijos ir JRAB kodekso A dalies daliniais pakeitimais, kad būtų galima suskaitmeninti jūrininkų atestatus ir patvirtinimus“. 6 straipsnyje (Valstybių narių išduotų jūrininkų atestatų tarpusavio pripažinimas) nustatyta, kad „[k]iekviena valstybė narė priima kitos valstybės narės arba kitai valstybei narei prižiūrint išduotus tinkamumo liudijimus ir dokumentinius įrodymus, pateikiamus popierine arba skaitmenine forma, kad leistų jūrininkams dirbti su jos vėliava plaukiojančiuose laivuose“;
- 2014 m. liepos 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2014/90/ES dėl laivų įrenginių, nes gelbėjimo valčių ir plūdriųjų gelbėjimo priemonių standartai ir Rezoliucija MSC.81(70) yra įtraukti į Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) 2022/1157 priedą;
- Direktyvos 2009/45/EB dėl keleivinių laivų saugos taisyklių ir standartų, nes pagal 6 straipsnio 2 dalies a punkto i papunktį A klasės keleiviniams laivams taikomi SOLAS konvencijos su pakeitimais reikalavimai, o I priedo III skyriuje dėl gelbėjimo priemonių nustatyti įvairūs ir išsamūs reikalavimai, taikomi vidaus reisais plaukiojantiems B, C ir D klasių keleiviniams laivams, taip pat susiję su visiškai uždengtomis gelbėjimosi valtimis,

todėl

- 1974 m. Tarptautinės konvencijos dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (SOLAS konvencijos) II-2 skyriaus, 1994 m. Tarptautinio greitaeigių laivų saugos kodekso (1994 m. HSC kodekso) ir 2000 m. HSC kodekso,
- 1974 m. Tarptautinės konvencijos dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (SOLAS konvencijos) XIV skyriaus ir Poliarinio kodekso,
- 1978 m. Tarptautinės konvencijos dėl jūrininkų rengimo, atestavimo ir budėjimo normatyvų (JRAB konvencijos) ir JRAB kodekso,
- taip pat Tarptautinio gelbėjimo priemonių (LSA) kodekso

pakeitimai gali turėti labai paveikti toliau nurodytų ES teisės aktų, visų pirma Reglamento (ES) 2019/1021 dėl patvariųjų organinių teršalų, Reglamento (ES) Nr. 1257/2013 dėl laivų perdirbimo, Direktyvos 97/70/EB, nustatančios suderintus saugumo reikalavimus 24 metrų ilgio ir ilgesniems žvejybos laivams, Direktyvos 2013/53/ES dėl pramoginių ir asmeninių laivų, Direktyvos 2014/90/ES dėl laivų įrenginių, Direktyvos 2002/59/EB, nustatančios Bendrijos laivų eismo stebėsenos sistemą, Direktyvos (ES) 2022/993 dėl minimalaus jūrininkų rengimo, Direktyvos 2009/45/EB dėl keleivinių laivų saugos taisyklių ir standartų, turiniui.

Numatomais aktais susitarimo institucinė struktūra nepapildoma ir nekeičiama.

Todėl siūlomo sprendimo procedūrinis teisinis pagrindas yra SESV 218 straipsnio 9 dalis.

4.2. Materialinis teisinis pagrindas

4.2.1. Principai

Sprendimo pagal SESV 218 straipsnio 9 dalį materialinis teisinis pagrindas pirmiausia priklauso nuo numatomo akto, dėl kurio Sąjungos vardu nustatoma pozicija, tikslo ir turinio. Jeigu numatomu aktu siekiama dviejų tikslų arba jį sudaro dvi dalys ir jeigu vieną iš tų tikslų ar dalių galima laikyti pagrindiniu tikslu arba pagrindine dalimi, o kita dalis ar kiti tikslai yra tik papildomi, sprendimas pagal SESV 218 straipsnio 9 dalį turi būti grindžiamas tik vienu materialiniu teisiniu pagrindu – tuo, kurio reikalauja pagrindinis ar svarbesnis tikslas arba dalis.

4.2.2. Taikymas aptariamuoju atveju

Pagrindinis numatomo akto tikslas ir turinys yra susiję su jūrų transportu. Todėl siūlomo sprendimo materialinis teisinis pagrindas yra SESV 100 straipsnio 2 dalis.

4.3. Išvada

Siūlomo sprendimo teisinis pagrindas turėtų būti SESV 100 straipsnio 2 dalis kartu su SESV 218 straipsnio 9 dalimi.

Pasiūlymas

TARYBOS SPRENDIMAS

dėl pozicijos, kurios Europos Sąjungos vardu turi būti laikomasi Tarptautinės jūrų organizacijos Jūrų saugumo komiteto 107-ojoje sesijoje, dėl Tarptautinės konvencijos dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (SOLAS konvencijos), 1994 m. Tarptautinio greitaeigių laivų saugos kodekso (1994 m. HSC kodekso), 2000 m. HSC kodekso, Tarptautinio laivybos poliariniuose vandenyse kodekso (Poliarinio kodekso), 1978 m. Tarptautinės konvencijos dėl jūrininkų rengimo, atestavimo ir budėjimo normatyvų (JRAB konvencijos) bei JRAB kodekso ir Tarptautinio gelbėjimo priemonių (LSA) kodekso pakeitimų

EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 100 straipsnio 2 dalį kartu su 218 straipsnio 9 dalimi,

atsižvelgdama į Europos Komisijos pasiūlymą,

kadangi:

- (1) Tarptautinės jūrų organizacijos (IMO) konvencija įsigaliojo 1958 m. kovo 17 d.;
- (2) IMO yra specializuotoji Jungtinių Tautų agentūra, atsakinga už laivybos saugą ir saugumą ir už jūros ir oro taršos iš laivų prevenciją. Visos Sąjungos valstybės narės yra IMO narės. Sąjunga nėra IMO narė;
- (3) pagal IMO konvencijos 28 straipsnio b punktą Jūrų saugumo komitetas užtikrina visų pareigų, jam nustatytų ta konvencija, IMO asamblėjos ar IMO tarybos, taip pat bet kokios to straipsnio taikymo sričiai priskiriamos pareigos, kuri gali būti nustatyta Jūrų saugumo komitetui bet kuriuo kitu tarptautiniu dokumentu ir kurią pripažįsta IMO, vykdymo mechanizmą;
- (4) Jūrų saugumo komitetas savo 107-ojoje sesijoje, vyksiančioje 2023 m. gegužės 31 d. – birželio 9 d., turi priimti 1974 m. Tarptautinės konvencijos dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (SOLAS konvencijos) II-2 skyriaus ir 1994 m. Tarptautinio greitaeigių laivų saugos kodekso (1994 m. HSC kodekso) bei 2000 m. HSC kodekso, 1974 m. Tarptautinės konvencijos dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (SOLAS konvencijos) XIV skyriaus ir Tarptautinio laivybos poliariniuose vandenyse kodekso (Poliarinio kodekso), 1978 m. Tarptautinės konvencijos dėl jūrininkų rengimo, atestavimo ir budėjimo normatyvų (JRAB konvencijos) bei JRAB kodekso ir Tarptautinio gelbėjimo priemonių (LSA) kodekso pakeitimus;
- (5) tikslinga nustatyti poziciją, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi 107-ojoje Jūrų saugumo komiteto sesijoje, nes numatyti SOLAS konvencijos II-2 skyriaus, 1994 m. ir 2000 m. HSC kodeksų, SOLAS konvencijos XIV skyriaus ir Poliarinio kodekso, JRAB konvencijos bei JRAB kodekso ir LSA kodekso pakeitimai gali labai paveikti Sąjungos teisės aktų, visų pirma Reglamento (ES) 2019/1021 dėl patvariųjų organinių

teršalų¹, Reglamento (ES) Nr. 1257/2013 dėl laivų perdirbimo², Direktyvos 97/70/EB, nustatančios suderintus saugumo reikalavimus 24 metrų ilgio ir ilgesniems žvejybos laivams³, Direktyvos 2013/53/ES dėl pramoginių ir asmeninių laivų⁴, Direktyvos 2014/90/ES dėl laivų įrenginių⁵, Direktyvos 2002/59/EB, nustatančios Bendrijos laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistemą⁶, Direktyvos (ES) 2022/993 dėl minimalaus jūrininkų rengimo⁷ ir Direktyvos 2009/45/EB dėl keleivinių laivų saugos taisyklių ir standartų⁸, turinį;

- (6) numatytais SOLAS konvencijos II-2 skyriaus ir 1994 m. bei 2000 m. HSC kodeksų pakeitimais bus uždrausta naudoti gaisro gesinimo putas, kurių sudėtyje yra PFOS, gaisrams jūroje gesinti. Sąjunga turėtų laikytis pozicijos pritarti šiems pakeitimams, nes medžiaga PFOS yra kenksminga tiek žmonių sveikatai, tiek jūros aplinkai;
- (7) SOLAS konvencijos XIV skyriaus ir Poliarinio kodekso pakeitimais bus palengvintas privalomas tam tikrų nuostatų taikymas žvejybos laivams ir bus nustatyta, kad tam tikra metodika, pagal kurią nustatomi laivo eksploataciniai pajėgumai ledo sąlygomis, yra esminis reisų planavimo elementas. Sąjunga turėtų laikytis pozicijos pritarti šiems pakeitimams, nes jais bus sugriežtinti poliariniuose vandenyse plaukiojančių laivų, kuriems netaikoma SOLAS konvencija, saugos standartai;
- (8) JRAB konvencijos ir JRAB kodekso pakeitimais bus reglamentuojamas elektroninių atestatų naudojimas pagal JRAB konvenciją ir JRAB kodeksą. Sąjunga turėtų laikytis pozicijos pritarti šiems pakeitimams, nes JRAB atestatų skaitmeninimas palengvintų darbą ir sumažintų administracinę naštą vėliavos valstybės administracijoms, uosto valstybės kontrolės pareigūnams ir jūrininkams. Tai taip pat suteiktų galimybę greičiau nustatyti suklastotus atestatus;
- (9) į LSA kodekso pakeitimus bus įtraukti nauji plūdriųjų gelbėjimo priemonių, išskyrus visiškai uždengtas gelbėjimosi valtis, ventiliacijos reikalavimai. Sąjunga turėtų laikytis pozicijos pritarti šiems pakeitimams, nes jais sugriežtinami saugos reikalavimai, susiję su visiškai uždengtų gelbėjimosi valčių ventiliacijos standartais,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

Pozicija, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi Tarptautinės jūrų organizacijos (IMO) Jūrų saugumo komiteto 107-ojoje sesijoje, yra pritarti 1974 m. Tarptautinės konvencijos dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (SOLAS konvencijos) II-2 skyriaus ir 1994 m. Tarptautinio greitaeigių laivų saugos kodekso (1994 m. HSC kodekso) bei 2000 m. HSC kodekso, 1974 m. Tarptautinės konvencijos dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (SOLAS konvencijos) XIV skyriaus ir Tarptautinio laivybos poliariniuose vandenyse kodekso (Poliarinio kodekso), 1978 m. Tarptautinės konvencijos dėl jūrininkų rengimo, atestavimo ir budėjimo normatyvų

¹ OL L 169, 2019 6 25, p. 45.

² OL L 330, 2013 12 10, p. 1.

³ OL L 34, 1998 2 9, p. 1.

⁴ OL L 354, 2013 12 28, p. 90.

⁵ OL L 257, 2014 8 28, p. 146.

⁶ OL L 208, 2002 8 5, p. 10.

⁷ OL L 169, 2022 6 27, p. 45.

⁸ OL L 163, 2009 6 25, p. 1.

(JRAB konvencijos) bei JRAB kodekso ir Tarptautinio gelbėjimo priemonių (LSA) kodekso pakeitimams, nustatytiems IMO aplinkraštyje Nr. 4658/Rev.1.

2 straipsnis

1 straipsnyje nurodytą poziciją, veikdamos kartu Sąjungos interesų labui, pareiškia Komisija ir Sąjungos valstybės narės, kurios yra IMO Jūrų saugumo komiteto narės.

3 straipsnis

Šis sprendimas skirtas Komisijai ir valstybėms narėms.

Priimta Briuselyje

Tarybos vardu
Pirmininkas / Pirmininkė