



Briselē, 2023. gada 31. martā
(OR. en)

8026/23

Starpiestāžu lieta:
2023/0092 (NLE)

MAR 48
OMI 28

PRIEKŠLIKUMS

Sūtītājs:	Eiropas Komisijas ģenerālsēkretāre, parakstījusi direktore <i>Martine DEPREZ</i>
Saņemšanas datums:	2023. gada 31. marts
Saņēmējs:	Eiropas Savienības Padomes ģenerālsēkretāre <i>Thérèse BLANCHET</i>
K-jas dok. Nr.:	COM(2023) 181 final
Temats:	Priekšlikums - PADOMES LĒMUMS par nostāju, kas Eiropas Savienības vārdā jāieņem Starptautiskajā Jūrniecības organizācijā Kuģošanas drošības komitejas 107. sesijā attiecībā uz grozījumu pieņemšanu Starptautiskajā konvencijā par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (SOLAS), 1994. gada Starptautiskajā kodeksā par ātrgaitas kuģu drošību (1994. gada HSC kodekss), 2000. gada HSC kodeksā, Starptautiskajā kodeksā kuģiem, ko ekspluatē polārajos ūdeņos (Polārais kodekss), 1978. gada Starptautiskajā konvencijā par jūrnieku sagatavošanas, sertifikācijas un sardzes pildīšanas standartiem (STCW) un Kodeksā, kā arī Starptautiskajā dzīvības glābšanas līdzekļu (LSA) kodeksā

Pielikumā ir pievienots dokuments COM(2023) 181 *final*.

Pielikumā: COM(2023) 181 *final*

Briselē, 31.3.2023.
COM(2023) 181 final

2023/0092 (NLE)

Priekšlikums

PADOMES LĒMUMS

par nostāju, kas Eiropas Savienības vārdā jāieņem Starptautiskajā Jūrniecības organizācijā Kuģošanas drošības komitejas 107. sesijā attiecībā uz grozījumu pieņemšanu Starptautiskajā konvencijā par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (*SOLAS*), 1994. gada Starptautiskajā kodeksā par ātrgaitas kuģu drošību (1994. gada *HSC* kodekss), 2000. gada *HSC* kodeksā, Starptautiskajā kodeksā kuģiem, ko ekspluatē polārajos ūdeņos (Polārais kodekss), 1978. gada Starptautiskajā konvencijā par jūrnieku sagatavošanas, sertifikācijas un sardzes pildīšanas standartiem (*STCW*) un Kodeksā, kā arī Starptautiskajā dzīvības glābšanas līdzekļu (*LSA*) kodeksā

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA PRIEKŠMETS

Šis priekšlikums attiecas uz lēmumu, ar ko nosaka nostāju, kas Savienības vārdā jāieņem Starptautiskās Jūrnieceības organizācijas Kuģošanas drošības komitejas 107. sesijā (*MSC 107*), kura notiks no 2023. gada 31. maija līdz 9. jūnijam.

Kuģošanas drošības komitejas 106. sesijas laikā tika paredzēts, ka komitejas 107. sesijā pieņems šādu dokumentu grozījumus:

- (1) 1974. gada Starptautiskās konvencijas par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (*SOLAS*) II-2. nodaļa, 1994. gada Starptautiskais Kodekss par ātrgaitas kuģu drošību (1994. gada *HSC* kodekss) un 2000. gada *HSC* kodekss;
- (2) 1974. gada Starptautiskās konvencijas par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (*SOLAS*) XIV nodaļa un Starptautiskais kodekss kuģu ekspluatēšanai polārajos ūdeņos (Polārais kodekss);
- (3) 1978. gada Starptautiskā konvencija par jūrnieku sagatavošanas, sertificēšanas un sardzes pildīšanas standartiem (*STCW*) un Kodekss;
- (4) un Starptautiskās dzīvības glābšanas līdzekļu (*LSA*) kodekss.

2. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

2.1. Konvencija par Starptautisko Jūrnieceības organizāciju

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

Konvencija stājās spēkā 1958. gada 17. martā.

Visas dalībvalstis ir konvencijas puses. Savienība nav konvencijas puse.

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

2.2. Starptautiskā Jūrnieceības organizācija

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

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

SJO Kuģošanas drošības komitejā ir visas SJO dalībnieces, un tā sanāk vismaz reizi gadā. Tā izskata organizācijas darbības jomā esošus jautājumus, kas attiecas uz navigācijas līdzekļiem,

kuģu būvi un aprīkojumu, komandas komplektēšanu no drošības viedokļa, noteikumiem par sadursmju novēršanu, bīstamo kravu apstrādi, kuģošanas drošības procedūrām un prasībām, hidrogrāfisko informāciju, kuģu žurnāliem un navigācijas informāciju, jūras negadījumu izmeklēšanu, izcelšanu un glābšanu, un citus jautājumus, kas tieši ietekmē kuģošanas drošību.

SJO Jūras vides aizsardzības komitejā arī darbojas visas SJO dalībnieces, un tās sanāksmes notiek vismaz reizi gadā. Tā risina SJO darbības jomā esošos vidiskos jautājumus, kas saistīti ar kuģu radītā piesārņojuma kontroli un novēršanu, uz ko attiecas *MARPOL* līgums un kas aptver piesārņojumu ar naftu, ķīmiskām vielām, ko pārvadā kā beztaras kravas, notekūdeņiem, atkritumiem un kuģu emisijām gaisā, ieskaitot gaisu piesārņojošas vielas un siltumnīcefekta gāzu emisijas. Citi risināmie jautājumi ietver balasta ūdeņu apsaimniekošanu, pretapaugšanas sistēmas, kuģu pārstrādi, gatavību un reaģēšanas darbības piesārņojuma gadījumā, kā arī īpašu apgabalu un īpaši jutīgu jūras apgabalu identificēšanu.

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

2.3. Paredzētais SJO Kuģošanas drošības komitejas akts

MSC 107 sesijā no 2023. gada 31. maija līdz 9. jūnijam ir jāpieņem grozījumi *SOLAS* konvencijas II-2. nodaļā un 1994. un 2000. gada *HSC* kodeksos par perfluoroktānsulfoskābes (*PFOS*) aizliegumu, *SOLAS* XIV nodaļā un Polārajā kodeksā par zvejas kuģu drošību, *STCW* konvencijā un Kodeksā par elektronisko sertifikātu izmantošanu, kā arī *LSA* kodeksā par ventilācijas standartiem pilnīgi slēgtās glābšanas laivās.

SOLAS konvencijas II-2. nodaļas un 1994. un 2000. gada *HSC* kodeksos paredzēto grozījumu mērķis ir aizliegt *PFOS* saturošu ugunsdzēsības putu izmantošanu jūras ugunsdzēsībā.

SOLAS konvencijas XIV nodaļā un Polārajā kodeksā paredzēto grozījumu mērķis ir uzlabot drošības standartus *SOLAS* konvencijai nepiederošiem kuģiem, ko ekspluatē polārajos ūdeņos.

STCW konvencijā un kodeksā paredzēto grozījumu mērķis ir ieviest jūrnieku elektronisko sertifikātu izmantošanu, lai atvieglotu darbu, samazinātu administratīvo slogu karoga valstu administrācijām, ostas valsts kontroles darbiniekiem un jūrniekiem un ļautu ātrāk identificēt viltotus sertifikātus.

LSA kodeksā paredzēto grozījumu mērķis ir uzlabot drošības prasības attiecībā uz ventilācijas standartiem pilnīgi slēgtās glābšanas laivās.

3. NOSTĀJA, KAS JĀIEŅEM SAVIENĪBAS VĀRDĀ

3.1. Grozījumi 1974. gada Starptautiskās konvencijas par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (*SOLAS*) II-2. nodaļā un 1994. gada Starptautiskajā kodeksā par ātrgaitas kuģu drošību (1994. gada *HSC* kodekss) un 2000. gada *HSC* kodeksā

Lai aizliegtu *PFOS* izmantošanu jaunās ugunsdzēsības sistēmās, *MSC 101* apstiprināja jaunu uzdevumu, ko atbalstīja Savienība. *MSC 101* to iekļāva Kuģa sistēmu un aprīkojuma (*SSE*) apakškomitejas darba kārtībā laikposmam pēc divgadu darba plāna.

Kuģa sistēmu un aprīkojuma apakškomitejas 7. sesijā (*SSE 7*) tika panākta vienošanās paplašināt darbības jomu attiecībā uz “noteikumu izstrādi, kas aizliegtu ugunsdzēsībai uz

kuģiem izmantot ugunsdzēsības putas, kas satur perfluoroktānsulfoskābi (*PFOS*)", lai iekļautu citus *SOLAS* konvencijas II-2. nodaļas noteikumus un citus instrumentus, ko apstiprinātu *MSC 102*. Savienība atbalstīja šā jaunā uzdevuma iekļaušanu *SSE 8* darba kārtībā.

MSC 102 piekrita paplašināt uzdevuma tvērumu un iekļaut to *SSE 8* darba kārtībā, ko atbalstīja Savienība.

SSE 8 tika panākta vienošanās par *SOLAS* konvencijas II-2. nodaļas un 1994. un 2000. gada *HSC* kodeksu par *PFOS* aizliegumu grozījumu projektu. *SSE 8* Savienība atbalstīja ierosināto *SOLAS* konvencijas II-2. NODAĻAS grozījumu projektu un 1994. un 2000. gada *HSC* kodeksu grozījumus, un ierosināja tos nodot darba grupai, lai pabeigtu *SOLAS* konvencijas un *HSC* kodeksu grozījumus.

MSC 106 apstiprināja *SOLAS* konvencijas II-2. nodaļas un 1994. un 2000. gada *HSC* kodeksu grozījumu projektu (*MSC 106* ziņojuma 11.29. punkts (*MSC 106/19*)), ar mērķi to pieņemt *MSC 107*.

MSC 106 Savienība atbalstīja *SOLAS* konvencijas II-2. nodaļas un 1994. un 2000. gada *HSC* kodeksu grozījumu projektu apstiprināšanu.

Savienībai būtu jāatbalsta šie grozījumi, jo *PFOS* ir kaitīga viela gan cilvēku veselībai, gan jūras videi, un šie grozījumi aizliedz jūras ugunsdzēsībā izmantot ugunsdzēsības putas, kas satur *PFOS*.

3.2. Grozījumi 1974. gada Starptautiskās konvencijas par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (*SOLAS*) XIV. nodaļā un Polārajā kodeksā

MSC 100 apsvēra ierosinātos *SOLAS* XIV nodaļas grozījumus, lai atvieglotu dažu noteikumu obligātu piemērošanu zvejas kuģiem. Turklāt *MSC 100* lēma padarīt par obligātu noteiktu metodiku, ar ko nosaka kuģa ekspluatācijas spējas ledus apstākļos, kas ir būtisks reisa plānošanas elements (Polārā kodeksa 11. nodaļa), un uzskata, ka arī Polārā kodeksa Polārā ūdens ekspluatācijas rokasgrāmatas (*PWOM*) vai tās elementu pārvadāšana jānosaka par obligātu.

MSC 100 Savienība attiecībā uz zvejas kuģiem atbalstīja to, ka *MSC 100* turpina izskatīt priekšlikumus *SOLAS* konvencijas XIV nodaļas un Polārā kodeksa grozījumiem.

MSC 101 komiteja izskatīja Polārā kodeksa noteikumu attiecināšanu arī uz *SOLAS* konvencijai nepiederošiem kuģiem un priekšlikumu Asamblejas rezolūcijas projektam, kurā dalībvalstis tiek mudinātas brīvprātīgi veikt pasākumus, lai Polārā kodeksa drošības pasākumus īstenotu arī uz *SOLAS* konvencijai nepiederošiem kuģiem.

Pēc tam *MSC 101* apstiprināja Asamblejas rezolūcijas projektu par pagaidu drošības pasākumiem kuģiem, kas nav sertificēti saskaņā ar *SOLAS* konvenciju un tiek ekspluatēti polārajos ūdeņos, un nolēma atsaukties uz *NCSR 7*, lai apsvērtu Polārā kodeksa 9. un 11. nodaļas piemērošanas sekas un iespējamību attiecībā uz *SOLAS* konvencijai nepiederošiem kuģiem, kā arī lai noteiktu, kā vislabāk uzlabot *SOLAS* konvencijai nepiederošu kuģu drošību, tostarp, iespējams, izstrādājot *SOLAS* konvencijas un/vai Polārā kodeksa grozījumus.

MSC 101 Savienība:

1. principā atbalstīja priekšlikumu nodot šo jautājumu *NCSR* turpmākai izskatīšanai;
2. attiecībā uz zvejas kuģiem atbalstīja Asamblejas rezolūcijas projekta izstrādi.

Kuģošanas, sakaru, meklēšanas un glābšanas (*NCSR*) apakškomiteja 7. sanāksmē vienojās izveidot saziņas grupu, kuras darbību koordinē Jaunzēlande.

NCSR 7 Savienība kopumā atbalstīja priekšlikumu sākt izskatīt tehniskus jautājumus par iespējamību piemērot Polārā kodeksa 9. un 11. nodaļu *SOLAS* konvencijai nepiederošiem kuģiem, un šīs piemērošanas sekām.

NCSR 8 apakškomiteja vienojās, ka:

- (1) izstrādājamo Polārā kodeksa grozījumu projekts būtu jāattiecinā tikai uz esošajām I-A un I-B daļām, ar iespējamām atbilstošiem grozījumiem ievaddaļā;
- (2) attiecīgo noteikumu piemērošanas joma, kas jāizstrādā Polārā kodeksa I-A daļā, būtu jāpaplašina, attiecinot to vismaz uz visiem reisiem, ko polārajos ūdeņos veic zvejas kuģi, kuru garums ir 24 metri vai lielāks, izklaides jahtas, kuru bruto tilpība ir 300 tonnas vai lielāka un kuras nav iesaistītas tirdzniecībā, un kravas kuģi, kuru bruto tilpība ir 300 tonnas vai lielāka, bet mazāka par 500 tonnām; kā arī
- (3) būtu jāizstrādā *SOLAS* XIV nodaļas grozījumu projekts, lai Polārā kodeksa piemērošanu attiecinātu arī uz citiem kuģiem, kā arī lai ņemtu vērā atbrīvojumus un izvēles tiesības.

Lai turpinātu risināt šo jautājumu, apakškomiteja beidzot vienojās atjaunot saziņas grupu jautājumos par drošības pasākumiem attiecībā uz *SOLAS* konvencijai nepiederošiem kuģiem, ko ekspluatē polārajos ūdeņos.

NCSR 8 Savienība atbalstīja saziņas grupas atjaunošanu, lai turpinātu izstrādāt 9. un 11. nodaļas tekstu, kā arī izstrādāt *SOLAS* konvencijas grozījumu projektu, jo īpaši attiecībā uz zvejas kuģiem un atpūtas kuģiem;

NCSR 9 Savienība attiecībā uz zvejas kuģiem un atpūtas kuģiem atbalstīja *SOLAS* konvencijas XIV nodaļas grozījumu projektu, kā arī Polārā kodeksa I-A un I-B daļas grozījumu projektu.

MSC 106 Komiteja apstiprināja paredzētos *SOLAS* XIV nodaļas un Polārā kodeksa grozījumus (*MSC* 106 ziņojuma (*MSC* 106/19) 13.9. punkts), lai tos pieņemtu *MSC* 107 un tie stātos spēkā 2026. gada 1. janvārī.

MSC 106 sanāksmē Savienība atbalstīja *SOLAS* konvencijas XIV nodaļas grozījumu projektu, kā arī Polārā kodeksa I-A un I-B daļas grozījumu projektu.

Savienībai būtu jāatbalsta šie grozījumi, jo tie uzlabos drošības standartus *SOLAS* konvencijai nepiederošiem kuģiem, ko ekspluatē polārajos ūdeņos.

3.3. Grozījumi 1978. gada Starptautiskajā konvencijā par jūrnieku sagatavošanas, sertificēšanas un sardzes pildīšanas standartiem (*STCW*) un Kodeksā

Cilvēkfaktora, apmācības un sardzes apakškomitejas (*HTW*) 5. sanāksmē izskatīja priekšlikumu par *STCW* I/2. noteikuma vienotas interpretācijas projektu, kura mērķis ir precizēt termina “oriģinālforma” nozīmi jūrnieku sertifikātos, ņemot vērā iespēju izmantot elektroniskos sertifikātus *STCW* konvencijas vajadzībām, kā tas jau notiek attiecībā uz citām konvencijām. Faktiski SJO jau ir izstrādājusi pamatnostādnes elektronisko sertifikātu izmantošanai (FAL.5/Circ.39/Rev.2). Tomēr *HTW* 5 bija atšķirīgi viedokļi par to, vai minētās pamatnostādnes jau pieļauj elektronisku *STCW* sertifikāciju.

HTW 5 Savienība atbalstīja priekšlikumu precizēt termina “oriģinālforma” (*STCW* konvencijas I/2. noteikums) nozīmi, lai ļautu sertifikātus atzīt elektroniskā formātā.

Kuģošanas drošības komiteja (*MSC*) savā 100. sanāksmē vienojās *HTW* apakškomitejas divgadu darba plānā un *HTW 6* provizorisks darba plānā iekļaut uzdevumu “*STCW* konvencijas un kodeksa grozījumu izstrāde, iekļaujot jūrnieku elektronisko sertifikātu un dokumentu izmantošanu” ar mērķi pabeigt 2020. gadu kopā ar III apakškomiteju, kā arī pēc *HTW* apakškomitejas pieprasījuma. *MSC 100* arī piekrita informēt *FAL* komiteju par jauno uzdevumu, jo *FAL* komiteja ir apstiprinājusi pamatnostādnes par elektronisko sertifikātu izmantošanu (*FAL.5/Circ.39/Rev.2*).

MSC 100 Savienība atbalstīja priekšlikumu par jaunu uzdevumu, lai risinātu jautājumu par elektronisko sertifikātu izmantošanu saskaņā ar *STCW* konvenciju un kodeksu.

HTW 6 norādīja, ka labākais risinājums būtu sākt šā jautājuma apspriešanu saziņas grupā. *HTW 6* Savienība atbalstīja saziņas grupas izveidi.

HTW 7 pēc saziņas grupas ziņojuma apspriešanas atzina, ka ir nepieciešams turpmāks darbs un izpēte attiecībā uz atbilstīgo *STCW* konvencijas noteikumu un *STCW* kodeksa A un B daļas noteikumu grozīšanu un pamatnostādņu projekta izstrādāšanu. Tāpēc tā atjaunoja saziņas grupu.

HTW 7 Savienība kopumā atbalstīja saziņas grupas darbu un ierosināja ziņojumu nosūtīt darba grupai, kas jāizveido *HTW 8*, lai pabeigtu *STCW* grozījumu projektu un pamatnostādņu projektu.

HTW 8 uzsvēra saziņas grupas ievērojamo progresu, kas panākts, izstrādājot *STCW* konvencijas un kodeksa grozījumu projektu par jūrnieku elektronisko sertifikātu izmantošanu un pamatnostādņu projektu par jūrnieku elektronisko sertifikātu izmantošanu un ar to saistīto *STCW.7* apkārtraksta projektu. Savienība atbalstīja saziņas grupas darbu un ierosināja ziņojumu nodot darba grupai.

MSC 106 apstiprināja *STCW* konvencijas I/1. un I/2. noteikuma un *STCW* kodeksa A-I/2. iedaļas grozījumu projektu (*MSC 106* ziņojuma (*MSC 106/19*) 10.4. un 10.5. punkts), lai tos pieņemtu *MSC 107*.

MSC 106 Savienība atbalstīja *STCW* noteikumu I/1 un I/2 un *STCW* kodeksa A-I/2. iedaļas grozījumu projekta apstiprināšanu saistībā ar elektronisko sertifikātu izmantošanu.

Savienībai būtu jāatbalsta šie grozījumi, jo *STCW* sertifikātu digitalizācija atvieglotu darbu un samazinātu administratīvo slogu karoga valstu administrācijām, ostas valsts kontroles darbiniekiem un jūrniekiem. Tā arī ļautu ātrāk identificēt viltotus sertifikātus.

3.4. Grozījumi Starptautiskajā dzīvības glābšanas līdzekļu kodeksā (*LSA*)

Kuģošanas drošības komiteja (*MSC*) 97. sesijā noteica jaunu uzdevumu attiecībā uz pilnīgi slēgtu glābšanas laivu ventilācijas prasībām, ko atbalstīja Savienība.

Kuģu sistēmu un aprīkojuma apakškomiteja (*SSE*) savā ceturtajā sanāksmē, izveidoja Dzīvības glābšanas līdzekļu (*LSA*) saziņas grupu, kuru koordinē ASV, lai savāktu vajadzīgos datus, noteiktu iespējamus kritērijus, uz kuriem būtu jābalsta jaunās ventilācijas prasības, un ieteiktu kritērijus, kas izmantojami *LSA* kodeksa IV nodaļas 4.6.6.1. punkta grozījumu projektā un Rezolūcijas *MSC.81(70)* grozījumu projektā.

SSE 4 Savienība principā atbalstīja turpmākas diskusijas darba grupā par *LSA* kodeksa un Rezolūcijas *MSC.81(70)* grozījumu projektu.

SSE 5 sanāksmē tika panākta vienošanās, ka:

1. pilnīgi slēgtām glābšanas laivām ventilācijas/gaisa apmaiņas koeficientam, kas balstīts uz mikroklimata rādītājiem, būtu jāatbilst *LSA* kodeksa grozījumu projektā noteiktajam kritērijam, neizslēdzot ne aktīvas, ne pasīvas ventilācijas metodes;

2. CO₂ koncentrācija nedrīkst pārsniegt 5000 ppm, kas nozīmē, ka ventilācijas koeficientam jābūt vismaz 5 m³/h uz vienu cilvēku, un jaunās ventilācijas prasības būtu jāpiemēro visām jaunbūvētajām pilnīgi slēgtajām glābšanas laivām, kas uzstādītas uz kuģa pēc grozījumu spēkā stāšanās dienas; kā arī

3. glābšanas laivās kopumā būtu jāsauglabā apdzīvojamības apstākļi vismaz 24 stundas, savukārt glābšanas laivās un uz plostiem, ko ekspluatē polārajos ūdeņos, šim laikposmam būtu jābūt ilgākam.

Visbeidzot, *SSE 5* piekrita *LSA* kodeksa grozījumu projektam attiecībā uz pilnīgi slēgtu glābšanas laivu ventilāciju, lai to varētu iesniegt apstiprināšanai *MSC*, tiklīdz būs pabeigti attiecīgie *LSA* kodeksa grozījumi attiecībā uz ventilāciju glābšanas līdzekļos, kas nav pilnīgi slēgtas glābšanas laivas. Minētie grozījumi tika nodoti saziņas grupai turpmākai izskatīšanai.

SSE 5 Savienība atbalstīja turpmākas diskusijas darba grupā par *LSA* kodeksa un Rezolūcijas *MSC.81(70)* grozījumu projektu.

Laika ierobežojumu dēļ *SSE 6* izveidoja saziņas grupu, lai to pabeigtu *SSE 7*. Paredzētais pabeigšanas termiņš tika pagarināts līdz 2021. gadam.

SSE 7 piekrita *LSA* kodeksa grozījumu projektam attiecībā uz ventilāciju glābšanas līdzekļos, kas nav pilnīgi slēgtas glābšanas laivas. *SSE 7* piekrita Rezolūcijas *MSC.81(70)* grozījumu projektam attiecībā uz 6.10. punktu (Glābšanas laivu ekspluatācijas tests) un 6.14. punktu (Papildu testi pilnīgi slēgtām glābšanas laivām). Tāpēc apakškomiteja atjaunoja glābšanas līdzekļu saziņas grupu, lai pabeigtu pārskatītā ieteikuma par dzīvības glābšanas līdzekļu testēšanu (Rezolūcija *MSC.81(70)*) grozījumu projektu daļēji slēgtu glābšanas laivu ventilācijas iekārtu testēšanai.

SSE 7 Savienība atbalstīja turpmākas diskusijas *LSA* darba grupā par *LSA* kodeksa un Rezolūcijas *MSC.81(70)* grozījumu projektu.

SSE 8 tika panākta vienošanās par:

1. *MSC* rezolūcijas projektu par grozījumiem Starptautiskajā glābšanas līdzekļu (*LSA*) kodeksā (attiecībā uz glābšanas laivu un plostu ventilācijas prasībām, kas noteiktas

IV nodaļā), tostarp piemērošanas noteikumiem un saistīto *MSC* rezolūcijas projektu;

2. pārskatītā ieteikuma grozījumu projektu (Rezolūcija *MSC.81(70)*), ko paredzēts pieņemt *MSC 107* saistībā ar saistīto *LSA* kodeksa grozījumu pieņemšanu (sk. 3.21. punktu), kā izklāstīts 2. pielikumā.

SSE 8 Savienība atbalstīja turpmākas diskusijas *LSA* darba grupā par Rezolūcijas *MSC.81(70)* grozījumu projektu, lai to pabeigtu šajā sesijā un *LSA* kodeksa un Rezolūcijas *MSC.81(70)* grozījumu projekts stātos spēkā kā tiesību aktu kopums 2026. gada 1. janvārī;

MSC 106 apstiprināja *LSA* kodeksa grozījumu projektu attiecībā uz pilnīgi slēgtām glābšanas laivām un pārskatīto ieteikumu par dzīvības glābšanas līdzekļu testēšanu (pārskatītais ieteikums) (Rezolūcija *MSC.81(70)*) attiecībā uz pilnīgi slēgtām glābšanas laivām (*MSC 106* ziņojuma (*MSC 106/19*) 11.4.1. un 11.6.1. punkts), lai tos pieņemtu *MSC 107*.

MSC 106 Savienība atbalstīja *LSA* kodeksa grozījumu projektu attiecībā uz pilnīgi slēgtām glābšanas laivām un pārskatīto ieteikumu par pilnīgi slēgtām glābšanas laivām paredzēto dzīvības glābšanas līdzekļu testēšanu (pārskatītais ieteikums) (Rezolūcija *MSC.81(70)*) un

atgādināja, cik svarīgi ir pieņemt grozījumu projektu attiecībā uz pilnīgi slēgtām glābšanas laivām.

Savienībai būtu jāatbalsta šie grozījumi, jo tie uzlabo drošības prasības attiecībā uz ventilācijas standartiem pilnīgi slēgtās glābšanas laivās.

3.5. Attiecīgie ES tiesību akti un ES kompetence

3.5.1. *Grozījumi 1974. gada Starptautiskās konvencijas par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (SOLAS) II-2. nodaļā un 1994. gada Starptautiskajā kodeksā par ātrgaitas kuģu drošību (1994. gada HSC kodekss) un 2000. gada HSC kodeksā*

Regula (ES) 2019/1021 par noturīgiem organiskajiem piesārņotājiem¹. Ar to aizliedz jaunas iekārtas, kurās izmanto PFOS un tās atvasinājumus.

Regula (ES) 1257/2013 par kuģu pārstrādi². Kuģu pārstrādes regulā ir noteiktas vairākas papildu prasības, kas pārsniedz Honkongas konvencijā noteiktās prasības, tostarp pielikumos minēti divi papildu bīstamie materiāli (PFOS un HBCDD).

Tāpēc SOLAS konvencijas II-2. nodaļas un 1994. un 2000. gada HSC kodeksu grozījumi ietekmēs prasības, kas piemērojamas saskaņā ar Regulu (ES) 2019/1021 un Regulu (ES) Nr. 1257/2013.

3.5.2. *Grozījumi 1974. gada Starptautiskās konvencijas par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (SOLAS) XIV. nodaļā un Polārajā kodeksā*

Direktīva 97/70/EK, ar ko nosaka saskaņotu drošības režīmu zvejas kuģiem, kuru garums ir 24 metri vai lielāks³. Tās III pielikumā “Ziemeļu reģionālie noteikumi” ir iekļauti tehniskie noteikumi zvejas kuģiem, ko ekspluatē apgabalos, kuros ietilpst polārie ūdeņi.

Direktīva 2013/53/ES par atpūtas kuģiem un ūdens motocikliem⁴. Ar to regulē atpūtas kuģu, kuru korpusa garums ir no 2,5 līdz 24 metriem, un ūdens motociklu, kuru korpusa ir īsāks par 4 metriem, projektēšanu un ražošanu.

Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2022/1157⁵, ar ko paredz noteikumus par to, kā Direktīvu 2014/90/ES⁶ piemērot attiecībā uz kuģu aprīkojuma projektēšanas, būvniecības un veikspējas prasībām un testēšanas standartiem, un atceļ Īstenošanas regulu (ES) 2021/1158.

Direktīva 2002/59/EK, ar ko izveido Kopienas kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmu⁷. Tajā ietverti noteikumi, kas attiecas uz kuģiem, kurus ekspluatē ledus apstākļos. 18. pantā noteikts, ka kompetentās iestādes: 1) informē to kuģu kapteiņus, kas atrodas šo iestāžu kompetencē esošajās zonās “par ledus apstākļiem, ieteicamajiem maršrutiem un ledlaužu pakalpojumiem to kompetencē esošajās zonās”; un 2) dokumentāli apstiprina, ka tie atbilst izturības un jaudas prasībām, kas ir samērīgas ar ledus apstākļiem attiecīgajā zonā. Turklāt 6.a pantā ir noteiktas prasības attiecībā uz automātiskās identifikācijas sistēmu (AIS) izmantošanu uz zvejas kuģiem, kuru garums pārsniedz 15 m. Tā pati prasība ir ietverta 10. pantā Padomes Regulā (EK) Nr. 1224/2009, ar ko izveido Kopienas kontroles sistēmu, lai

¹ OV L 169, 25.6.2019., 45. lpp.

² OV L 330, 10.12.2013., 1. lpp.

³ OV L 34, 9.2.1998., 1. lpp.

⁴ OV L 354, 28.12.2013., 90. lpp.

⁵ OV L 180, 6.7.2022., 1. lpp.

⁶ OV L 257, 28.8.2014., 146. lpp.

⁷ OV L 208, 5.8.2002., 10. lpp.

nodrošinātu atbilstību kopējās zivsaimniecības politikas noteikumiem (Zivsaimniecības kontroles regula), un attiecas uz ES karoga kuģiem.

Tāpēc SOLAS konvencijas XIV nodaļas un Polārā kodeksa grozījumi ietekmēs prasības, kas piemērojamas saskaņā ar Direktīvu 97/70/EK, Direktīvu 2013/53/ES, Direktīvu 2014/90/ES un Direktīvu 2002/59/EK.

3.5.3. *Grozījumi 1978. gada Starptautiskajā konvencijā par jūrnieku sagatavošanas, sertifikācijas un sardzes pildīšanas standartiem (STCW) un Kodeksā*

Direktīvā (ES) 2022/993 par jūrnieku minimālo sagatavotības līmeni⁸ ir iekļauti noteikumi, kas saistīti ar digitālajiem sertifikātiem:

- 4. panta 11. punktā noteikts, ka “[i]evērojot 20. panta 7. punktu, ikviens sertifikāts, kas paredzēts šajā direktīvā, ir pieejams tā oriģinālformā uz kuģa, uz kura strādā sertifikāta īpašnieks, papīra vai digitālā formātā, kura autentiskumu un derīgumu var pārbaudīt šā panta 13. punkta b) apakšpunktā noteiktajā procedūrā.”
- 4. panta 14. punktā norādīts — “[k]ad attiecīgie grozījumi *STCW* konvencijā un *STCW* kodeksa A daļā attiecībā uz jūrnieku digitālajiem sertifikātiem stājas spēkā, Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 30. pantu, lai grozītu šo direktīvu, saskaņojot visus attiecīgos tās noteikumus ar minētajiem *STCW* konvencijas un *STCW* kodeksa A daļas grozījumiem nolūkā digitalizēt jūrnieku sertifikātus un indosamentus.”
- 6. pantā (Dalībvalstu izsniegto jūrnieku sertifikātu savstarpējā atzīšana) ir noteikts, ka “[k]atra dalībvalsts pieņem citas dalībvalsts izsniegtus vai tās pārraudzībā izsniegtus prasmes sertifikātus un dokumentāru pierādījumu papīra vai digitālā formātā, lai ļautu jūrniekiem strādāt uz kuģiem, kas kuģo ar tās karogu.”

Tāpēc *STCW* konvencijas un kodeksa grozījumi ietekmēs prasības, kas piemērojamas saskaņā ar Direktīvu (ES) 2022/993.

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

Glābšanas laivu un glābšanas līdzekļu standarti, kā arī Rezolūcija MSC.81(70) ir daļa no pielikuma Komisijas Īstenošanas regulai (ES) 2022/1157, ar ko attiecībā uz kuģu aprīkojuma projektēšanas, ražošanas un veikspējas prasībām un testēšanas standartiem nosaka noteikumus par Direktīvas 2014/90/ES⁹ par kuģu aprīkojumu piemērošanu un atceļ Īstenošanas regulu (ES) 2021/1158¹⁰.

Turklāt grozītās Direktīvas 2009/45/EK par pasažieru kuģu drošības noteikumiem un standartiem 6. panta 2. punkta a) apakšpunkta i) punkts¹¹ attiecas uz A klases pasažieru kuģiem, savukārt I pielikuma III nodaļā “Glābšanas līdzekļi” ir noteiktas dažādas un plašas prasības B, C un D klases pasažieru kuģiem, kuri veic vietējos reisus, arī attiecībā uz pilnīgi slēgtām glābšanas laivām.

⁸ OV L 169, 27.6.2022., 45. lpp.

⁹ OV L 257, 28.8.2014., 146. lpp.

¹⁰ OV L 180, 6.7.2022., 1. lpp.

¹¹ OV L 163, 25.6.2009., 1. lpp.

Tāpēc *LSA* kodeksa grozījumi ietekmēs prasības, kas piemērojamas saskaņā ar Direktīvu 2014/90/ES un Direktīvu 2009/45/EK.

3.5.5. *ES kompetence*

SOLAS konvencijas II-2. nodaļas un 1994. un 2000. gada *HSC* kodeksu grozījumi ietekmētu Savienības tiesību aktus, proti, Regulu (ES) 2019/1021 un 1257/2013 piemērošanu.

SOLAS konvencijas XIV nodaļas un Polārā kodeksa grozījumi ietekmētu Savienības tiesību aktus, proti, Direktīvu 97/70/EK, 2013/53/ES, 2014/90/ES, 2020/1170 un 2022/59/EK piemērošanu.

2011. gada *STCW* Konvencijas un kodeksa grozījumi ietekmētu Savienības tiesību aktus, proti, Direktīvas (ES) 2022/993 piemērošanu.

LSA kodeksa grozījumi ietekmētu Savienības tiesību aktus, proti, Direktīvu 2014/90/EK un 2009/45/EK piemērošanu.

Tādējādi paredzēto tiesību aktu priekšmets attiecas uz jomu, kurā Savienībai ir ekskluzīva ārējā kompetence saskaņā ar LESD 3. panta 2. punkta pēdējo daļu.

4. JURIDISKAIS PAMATS

4.1. Procesuālais juridiskais pamats

4.1.1. *Principi*

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

LESD 218. panta 9. punktu piemēro neatkarīgi no tā, vai Savienība ir attiecīgās struktūras dalībiece vai nolīguma puse¹².

Jēdziens “*lēmumi ar juridiskām sekām*” ietver aktus, kam ir juridiskas sekas saskaņā ar starptautisko tiesību normām, kuras reglamentē attiecīgo struktūru. Tas ietver arī instrumentus, kam nav saistoša spēka saskaņā ar starptautiskajām tiesībām, bet kas “*var būtiski ietekmēt Savienības likumdevēja pieņemtā tiesiskā regulējuma saturu*”¹³.

4.1.2. *Piemērošana konkrētajā gadījumā*

SJO Kuģošanas drošības komiteja ir izveidota ar nolīgumu, ar Konvenciju par Starptautisko Jūrniecības organizāciju.

Akti, ko šī SJO komiteja tiek aicināta pieņemt, ir akti ar juridiskām sekām. Paredzētie akti var būtiski ietekmēt šādu ES tiesību aktu saturu, proti:

- Regulu (ES) 2019/1021 par noturīgiem organiskajiem piesārņotājiem, jo ar to aizliedz jaunas iekārtas, kurās izmanto *PFOS* un tās atvasinājumus;
- Regulu (ES) 1257/2013 par kuģu pārstrādi, jo tās pielikumos ir noteiktas vairākas papildu prasības, tostarp divi papildu bīstamie materiāli (*PFOS* un *HBCDD*);
- Direktīvu 97/70/EK, ar ko nosaka saskaņotu drošības režīmu zvejas kuģiem, kuru garums ir 24 metri vai lielāks, jo tās III pielikumā “Ziemeļu reģionālie noteikumi” ir

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

¹³ Lieta C-399/12, Vācija/Padome (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, 61.–64. punkts.

iekļauti tehniskie noteikumi zvejas kuģiem, ko ekspluatē apgabalos, kuros ietilpst polārie ūdeņi;

- Direktīvu 2013/53/ES par atpūtas kuģiem un ūdens motocikliem, jo ar to regulē atpūtas kuģu, kuru korpusa garums ir no 2,5 līdz 24 metriem, un ūdens motociklu, kuru korpusa ir īsāks par 4 metriem, projektēšanu un ražošanu;
- Direktīvu 2014/90/ES par kuģu aprīkojumu, jo projektēšanas, būvniecības un veiktspējas prasības un testēšanas standartus kuģu aprīkojumam, ko izmanto uz kuģiem, reglamentē Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2022/1157;
- Direktīvu 2002/59/EK, ar ko izveido Kopienas kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmu, jo tajā ietverti noteikumi, kas attiecas uz kuģiem, kurus ekspluatē ledus apstākļos. 18. pantā noteikts, ka kompetentās iestādes: 1) informē to kuģu kapteiņus, kas atrodas šo iestāžu kompetencē esošajās zonās “par ledus apstākļiem, ieteicamajiem maršrutiem un ledlaužu pakalpojumiem to kompetencē esošajās zonās”; un 2) dokumentāli apstiprina, ka tie atbilst izturības un jaudas prasībām, kas ir samērīgas ar ledus apstākļiem attiecīgajā zonā. Turklāt 6.a pantā ir noteiktas prasības attiecībā uz automātiskās identifikācijas sistēmu (*AIS*) izmantošanu uz zvejas kuģiem, kuru garums pārsniedz 15 m. Tā pati prasība ir ietverta 10. pantā Padomes Regulā (EK) Nr. 1224/2009, ar ko izveido Kopienas kontroles sistēmu, lai nodrošinātu atbilstību kopējās zivsaimniecības politikas noteikumiem (Zivsaimniecības kontroles regula), un attiecas uz ES karoga kuģiem;
- Direktīvu (ES) 2022/993 par jūrnieku minimālo sagatavotības līmeni, jo tajā ir iekļauti vairāki noteikumi, kas saistīti ar digitālajiem sertifikātiem. 4. panta 11. punktā noteikts, ka “[i]evērojot 20. panta 7. punktu, ikviens sertifikāts, kas paredzēts šajā direktīvā, ir pieejams tā oriģinālformā uz kuģa, uz kura strādā sertifikāta īpašnieks, papīra vai digitālā formātā, kura autentiskumu un derīgumu var pārbaudīt šā panta 13. punkta b) apakšpunktā noteiktajā procedūrā.” 4. panta 14. punktā norādīts — “[k]ad attiecīgie grozījumi *STCW* konvencijā un *STCW* kodeksa A daļā attiecībā uz jūrnieku digitālajiem sertifikātiem stājas spēkā, Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 30. pantu, lai grozītu šo direktīvu, saskaņojot visus attiecīgos tās noteikumus ar minētajiem *STCW* konvencijas un *STCW* kodeksa A daļas grozījumiem nolūkā digitalizēt jūrnieku sertifikātus un indosamentus.” 6. pantā (Dalībvalstu izsniegto jūrnieku sertifikātu savstarpējā atzīšana) ir noteikts, ka “[k]atra dalībvalsts pieņem citas dalībvalsts izsniegtus vai tās pārraudzībā izsniegtus prasmes sertifikātus un dokumentāru pierādījumu papīra vai digitālā formātā, lai ļautu jūrniekiem strādāt uz kuģiem, kas kuģo ar tās karogu”;
- Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2014/90/ES (2014. gada 23. jūlijs) par kuģu aprīkojumu, jo glābšanas laivu un glābšanas līdzekļu standarti, kā arī Rezolūcija *MSC.81(70)* ir daļa no Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2022/1157 pielikuma;
- Direktīvu 2009/45/EK par pasažieru kuģu drošības noteikumiem un standartiem, jo 6. panta 2. punkta a) apakšpunkta i) punkts attiecas uz A klases pasažieru kuģiem, savukārt I pielikuma III nodaļā “Glābšanas līdzekļi” dažādas un plašas prasības B, C un D klases pasažieru kuģiem, kuri veic vietējos reisus, ir noteiktas arī attiecībā uz pilnīgi slēgtām glābšanas laivām.

Tāpēc grozījumu pieņemšana attiecībā uz:

- 1974. gada Starptautiskās konvencijas par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (*SOLAS*) II-2. nodaļu un 1994. gada Starptautisko kodeksu par ātrgaitas kuģu drošību (1994. gada *HSC* kodekss) un 2000. gada *HSC* kodeksu;
- 1974. gada Starptautiskās konvencijas par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (*SOLAS*) XIV nodaļu un Polāro kodeksu;
- 1978. gada Starptautisko konvenciju par jūrnieku sagatavošanas, sertificēšanas un sardzes pildīšanas standartiem (*STCW*) un Kodeksu un
- Starptautisko dzīvības glābšanas līdzekļu kodeksu (*LSA*)

var būtiski ietekmēt šādu ES tiesību aktu saturu, proti, Regulu (ES) 2019/1021 par noturīgiem organiskajiem piesārņotājiem, Regulu (ES) 1257/2013 par kuģu pārstrādi, Direktīvu 97/70/EK, ar ko nosaka saskaņotu drošības režīmu zvejas kuģiem, kuru garums ir 24 metri vai lielāks, Direktīvu 2013/53/ES par atpūtas kuģiem un ūdens motocikliem, Direktīvu 2014/90/ES par kuģu aprīkojumu, Direktīvu 2002/59/EK, ar ko izveido Kopienas kuģu satiksmes un uzraudzības sistēmu, Direktīvu (ES) 2022/993 par jūrnieku minimālo sagatavotības līmeni un Direktīvu 2009/45/EK par pasažieru kuģu drošības noteikumiem un standartiem.

Paredzētie akti nepapildina un negroza nolīgumā noteikto iestāžu sistēmu.

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

4.2. Materiālais juridiskais pamats

4.2.1. Principi

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

4.2.2. Piemērošana konkrētajā gadījumā

Paredzētā akta galvenais mērķis un saturs attiecas uz jūras transportu. Tāpēc ierosinātā lēmuma materiālais juridiskais pamats ir LESD 100. panta 2. punkts.

4.3. Secinājums

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

Priekšlikums

PADOMES LĒMUMS

par nostāju, kas Eiropas Savienības vārdā jāieņem Starptautiskajā Jūrniecības organizācijā Kuģošanas drošības komitejas 107. sesijā attiecībā uz grozījumu pieņemšanu Starptautiskajā konvencijā par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (*SOLAS*), 1994. gada Starptautiskajā kodeksā par ātrgaitas kuģu drošību (1994. gada *HSC* kodekss), 2000. gada *HSC* kodeksā, Starptautiskajā kodeksā kuģiem, ko ekspluatē polārajos ūdeņos (Polārais kodekss), 1978. gada Starptautiskajā konvencijā par jūrnieku sagatavošanas, sertificēšanas un sardzes pildīšanas standartiem (*STCW*) un Kodeksā, kā arī Starptautiskajā dzīvības glābšanas līdzekļu (*LSA*) kodeksā

EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

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

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

tā kā:

- (1) Konvencija par Starptautisko Jūrniecības organizāciju (SJO) stājās spēkā 1958. gada 17. martā.
- (2) SJO ir specializēta ANO aģentūra, kas atbild par kuģošanas drošību un drošumu un kuģu izraisīta jūras un gaisa piesārņojuma novēršanu. Visas Savienības dalībvalstis ir SJO locekles. Savienība nav SJO locekle.
- (3) Saskaņā ar Konvencijas par SJO 28. panta b) punktu Kuģošanas drošības komiteja nodrošina mehānismu, kas ļauj izpildīt pienākumus, kurus saskaņā ar minēto konvenciju tai uzticējusi SJO Asambleja vai SJO Padome, vai minētā panta darbības jomā esošus pienākumus, kurus Kuģošanas drošības komitejai var uzticēt saskaņā ar citu starptautisku tiesību aktu un kurus atzīst SJO.
- (4) Kuģošanas drošības komiteja 107. sesijā no 2023. gada 31. maija līdz 9. jūnijam pieņems grozījumus 1974. gada Starptautiskās konvencijas par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (*SOLAS*) II-2. nodaļā un 1994. gada Starptautiskajā kodeksā par ātrgaitas kuģu drošību (1994. gada *HSC* kodekss) un 2000. gada *HSC* kodeksā, 1974. gada Starptautiskās konvencijas par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (*SOLAS*) XIV nodaļā un Starptautiskajā kodeksā kuģiem, ko ekspluatē polārajos ūdeņos (Polārais kodekss), 1978. gada Starptautiskajā konvencijā par jūrnieku sagatavošanas, sertificēšanas un sardzes pildīšanas standartiem (*STCW*) un Kodeksā un Starptautiskajā dzīvības glābšanas līdzekļu kodeksā (*LSA* kodekss).
- (5) Ir lietderīgi noteikt nostāju, kas Savienības vārdā jāieņem Kuģošanas drošības komitejas 107. sesijā, jo paredzētie grozījumi *SOLAS* konvencijas II-2. nodaļā un 1994. un 2000. gada *HSC* kodeksos, *SOLAS* konvencijas XIV nodaļā un Polārajā kodeksā, *STCW* konvencijā un kodeksā un *LSA* kodeksā var būtiski ietekmēt Savienības tiesību aktu saturu, proti, Regulu (ES) 2019/1021 par noturīgiem

organiskajiem piesārņotājiem¹, Regulu (ES) 1257/2013 par kuģu pārstrādi², Direktīvu 97/70/EK, ar ko nosaka saskaņotu drošības režīmu zvejas kuģiem, kuru garums ir 24 metri un lielāks³, Direktīvu 2013/53/ES par atpūtas kuģiem un ūdens motocikliem⁴, Direktīvu 2014/90/ES par kuģu aprīkojumu⁵, Direktīvu 2002/59/EK, ar ko izveido Kopienas kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmu⁶, Direktīvu (ES) 2022/993 par jūrnieku minimālo sagatavotības līmeni⁷ un Direktīvu 2009/45/EK par pasažieru kuģu drošības noteikumiem un standartiem⁸.

- (6) Ar *SOLAS* konvencijas II-2. nodaļā un 1994. un 2000. gada *HSC* kodeksos paredzētajiem grozījumiem tiks aizliegta *PFOS* saturošu ugunsdzēsības putu izmantošana jūras ugunsdzēsībā. Savienībai būtu jāatbalsta šie grozījumi, jo *PFOS* ir kaitīga viela gan cilvēku veselībai, gan jūras videi.
- (7) *SOLAS* konvencijas XIV nodaļas un Polārā kodeksa grozījumi atvieglēs dažu noteikumu obligātu piemērošanu zvejas kuģiem un padarīs par obligātu noteiktu metodiku, ar ko nosaka kuģa ekspluatācijas spējas ledus apstākļos, kas ir būtisks reisa plānošanas elements. Savienībai būtu jāatbalsta šie grozījumi, jo tie uzlabos drošības standartus *SOLAS* konvencijai nepiederošiem kuģiem, ko ekspluatē polārajos ūdeņos.
- (8) *STCW* konvencijas un kodeksa grozījumi attieksies uz elektronisko sertifikātu izmantošanu saskaņā ar *STCW* konvenciju un kodeksu. Savienībai būtu jāatbalsta šie grozījumi, jo *STCW* sertifikātu digitalizācija atvieglotu darbu un samazinātu administratīvo slogu karoga valstu administrācijām, ostas valsts kontroles darbiniekiem un jūrniekiem. Tā arī ļautu ātrāk identificēt viltotus sertifikātus.
- (9) *LSA* kodeksa grozījumi ietvers jaunas prasības ventilācijai glābšanas līdzekļos, kas nav pilnīgi slēgtas glābšanas laivas. Savienībai būtu jāatbalsta šie grozījumi, jo tie uzlabo drošības prasības attiecībā uz ventilācijas standartiem pilnīgi slēgtās glābšanas laivās,

IR PIENĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Nostāja, kas Savienības vārdā jāieņem Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (SJO) Kuģošanas drošības komitejas 107. sesijā, ir piekrist grozījumiem: 1974. gada Starptautiskās konvencijas par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (*SOLAS*) II-2. nodaļā un 1994. gada Starptautiskajā kodeksā par ātrgaitas kuģu drošību (1994. gada *HSC* kodekss) un 2000. gada *HSC* kodeksā, 1974. gada Starptautiskās konvencijas par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (*SOLAS*) XIV nodaļā un Starptautiskajā kodeksā kuģiem, ko ekspluatē polārajos ūdeņos (Polārais kodekss), 1978. gada Starptautiskajā konvencijā par jūrnieku sagatavošanas, sertifikācijas un sardzes pildīšanas standartiem (*STCW*) un Kodeksā un Starptautiskajā dzīvības glābšanas līdzekļu kodeksā (*LSA* kodekss), kā noteikts SJO apkārtakstā Nr. 4658/Rev.1.

¹ OV L 169, 25.6.2019., 45. lpp.

² OV L 330, 10.12.2013., 1. lpp.

³ OV L 34, 9.2.1998., 1. lpp.

⁴ OV L 354, 28.12.2013., 90. lpp.

⁵ OV L 257, 28.8.2014., 146. lpp.

⁶ OV L 208, 5.8.2002., 10. lpp.

⁷ OV L 169, 27.6.2022., 45. lpp.

⁸ OV L 163, 25.6.2009., 1. lpp.

2. pants

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

3. pants

Šis lēmums ir adresēts Komisijai un dalībvalstīm.

Briselē,

*Padomes vārdā –
priekšsēdētājs*