

Bruselj, 31. marec 2023
(OR. en)

8026/23

Medinstitucionalna zadeva:
2023/0092 (NLE)

MAR 48
OMI 28

PREDLOG

Pošiljatelj:	za generalno sekretarko Evropske komisije: direktorica Martine DEPREZ
Datum prejema:	31. marec 2023
Prejemnik:	Thérèse BLANCHET, generalna sekretarka Sveta Evropske unije
Št. dok. Kom.:	COM(2023) 181 final
Zadeva:	Predlog SKLEPA SVETA o stališču, ki se v imenu Evropske unije zastopa v Mednarodni pomorski organizaciji na 107. zasedanju Odbora za pomorsko varnost glede sprejetja sprememb Mednarodne konvencije o varstvu človeškega življenja na morju (konvencija SOLAS), Mednarodnega kodeksa o varnosti visokohitrostnih plovil iz leta 1994 (kodeks HSC iz leta 1994), kodeksa HSC iz leta 2000, Mednarodnega kodeksa za ladje, ki plujejo v polarnih vodah (Polarni kodeks), Mednarodne konvencije o standardih za usposabljanje, izdajanje spričeval in ladijsko stražarjenje pomorščakov iz leta 1978 (konvencija STCW) in kodeksa ter Mednarodnega kodeksa o reševalni opremi (LSA)

Delegacije prejmejo priloženi dokument COM(2023) 181 final.

Priloga: COM(2023) 181 final



EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 31.3.2023
COM(2023) 181 final

2023/0092 (NLE)

Predlog

SKLEP SVETA

o stališču, ki se v imenu Evropske unije zastopa v Mednarodni pomorski organizaciji na 107. zasedanju Odbora za pomorsko varnost glede sprejetja sprememb Mednarodne konvencije o varstvu človeškega življenja na morju (konvencija SOLAS), Mednarodnega kodeksa o varnosti visokohitrostnih plovil iz leta 1994 (kodeks HSC iz leta 1994), kodeksa HSC iz leta 2000, Mednarodnega kodeksa za ladje, ki plujejo v polarnih vodah (Polarni kodeks), Mednarodne konvencije o standardih za usposabljanje, izdajanje spričeval in ladijsko stražarjenje pomorščakov iz leta 1978 (konvencija STCW) in kodeksa ter Mednarodnega kodeksa o reševalni opremi (LSA)

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. PREDMET UREJANJA PREDLOGA

Ta predlog zadeva sklep o določitvi stališča, ki naj se v imenu Unije zastopa na 107. zasedanju Odbora za pomorsko varnost Mednarodne pomorske organizacije (v nadaljnjem besedilu: 107. zasedanje odbora MSC), ki bo potekalo od 31. maja do 9. junija 2023.

Na 106. zasedanju odbora MSC je bilo predvideno, da bodo na njegovem 107. zasedanju sprejete spremembe:

- (1) poglavja II-2 Mednarodne konvencije o varstvu človeškega življenja na morju (v nadaljnjem besedilu: konvencija SOLAS) iz leta 1974 ter Mednarodnega kodeksa o varnosti visokohitrostnih plovil iz leta 1994 (v nadaljnjem besedilu: kodeks HSC iz leta 1994) in kodeksa HSC iz leta 2000;
- (2) poglavja XIV Mednarodne konvencije o varstvu človeškega življenja na morju (konvencija SOLAS) iz leta 1974 in Mednarodnega kodeksa za ladje, ki plujejo v polarnih vodah (v nadaljnjem besedilu: Polarni kodeks);
- (3) Mednarodne konvencije o standardih za usposabljanje, izdajanje spričeval in ladijsko stražarjenje pomorščakov iz leta 1978 (v nadaljnjem besedilu: konvencija STCW) in kodeksa
- (4) ter Mednarodnega kodeksa o reševalni opremi (v nadaljnjem besedilu: kodeks LSA).

2. OZADJE PREDLOGA

2.1. Konvencija o Mednarodni pomorski organizaciji

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 s tem povezane upravne in pravne zadeve.

Konvencija je začela veljati 17. marca 1958.

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

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

2.2. Mednarodna pomorska organizacija

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 je pravičen in učinkovit ter splošno sprejet in splošno izvajan.

Članstvo v IMO je odprto za vse države in vse države članice EU so članice IMO. Odnosi EU z IMO temeljijo predvsem na sporazumu o sodelovanju, ki sta ga leta 1974 sklenili Medvladna pomorska organizacija (IMCO) in Komisija Evropskih skupnosti.

Odbor za pomorsko varnost IMO sestavljajo vse članice IMO, sestaja pa se vsaj enkrat letno. Obravnava vse zadeve v okviru te organizacije, ki zadevajo 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 dnevnike, preiskave pomorskih nezgod, reševanje ter vse druge zadeve, ki neposredno vplivajo na pomorsko varnost.

Odbor za varstvo morskega okolja IMO 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 zajete zadeve vključujejo ravnanje z balastno vodo, sisteme proti obraščanju, recikliranje ladij, pripravljenost in odzivanje na onesnaženje ter opredeljevanje posebnih območij, zlasti občutljivih morskih območij.

Tako Odbor za pomorsko varnost kot tudi Odbor za varstvo morskega okolja IMO sprejmeta vse potrebne ukrepe za izvajanje vseh nalog, ki so jima dodeljene s konvencijo IMO ali jima jih dodeli Skupščina IMO ali Svet IMO, ali vseh nalog, ki spadajo na zgoraj navedeno področje uporabe ter so jima lahko dodeljene na podlagi katerega koli drugega mednarodnega instrumenta in sprejete s strani IMO. Sklepi Odbora za pomorsko varnost in Odbora za varstvo morskega okolja ter njunih pomožnih organov se sprejemajo z večino glasov njihovih članov.

2.3. Predvideni akt Odbora za pomorsko varnost IMO

Odbor za pomorsko varnost naj bi na 107. zasedanju od 31. maja do 9. junija 2023 sprejel spremembe poglavja II-2 konvencije SOLAS ter kodeksov HSC iz let 1994 in 2000 o prepovedi perfluorooktan sulfonske kisline (PFOS), poglavja XIV konvencije SOLAS in Polarnega kodeksa o varnosti ribiških plovil, konvencije in kodeksa STCW o uporabi elektronskih spričeval ter kodeksa LSA o standardih prezračevanja v popolnoma zaprtih rešilnih čolnih.

Namen predvidenih sprememb poglavja II-2 konvencije SOLAS ter kodeksov HSC iz let 1994 in 2000 je prepovedati uporabo pen, ki vsebujejo PFOS, za gašenje požarov na morju.

Namen predvidenih sprememb poglavja XIV konvencije SOLAS in Polarnega kodeksa je izboljšati varnostne standarde za ladje, ki niso zajete s konvencijo SOLAS in plujejo v polarnih vodah.

Namen predvidenih sprememb konvencije in kodeksa STCW je uvesti uporabo elektronskih spričeval pomorščakov, da bi olajšali delo in zmanjšali upravno breme za upravne organe države zastave, nadzorne uradnike in pomorščake države pristanišča ter omogočili hitrejšo odkrivanje spričeval, pridobljenih z goljufijo.

Namen predvidenih sprememb kodeksa LSA je izboljšati varnostne zahteve v zvezi s standardi prezračevanja v popolnoma zaprtih rešilnih čolnih.

3. STALIŠČE, KI SE ZASTOPA V IMENU UNIJE

3.1. Spremembe poglavja II-2 Mednarodne konvencije o varstvu človeškega življenja na morju (konvencija SOLAS) iz leta 1974 ter Mednarodnega kodeksa o varnosti visokohitrostnih plovil iz leta 1994 (kodeks HSC iz leta 1994) in kodeksa HSC iz leta 2000

Odbor MSC je na 101. zasedanju odobril novo pobudo za prepoved uporabe PFOS v novih sistemih gašenja, ki jo je Unija podprla. Odbor MSC jo je na 101. zasedanju dodal v naslednji dvoletni program pododbora za ladijske sisteme in opremo (SSE).

Pododbor SSE se je na 7. seji strinjal, da se obseg pobude v zvezi s „Pripravo določb za prepoved uporabe pen, ki vsebujejo perfluorooktan sulfonsko kislino (PFOS), za gašenje požarov na ladjah“ razširi tako, da bo vključevala tudi druge določbe iz poglavja II-2 konvencije SOLAS in drugih instrumentov z namenom odobritve na 102. zasedanju odbora MSC. Unija je podprla vključitev te nove pobude na dnevni red 8. seje pododbora SSE.

Odbor MSC se je na 102. zasedanju strinjal, da se razširi obseg pobude in da se ta vključi na dnevni red 8. seje pododbora SSE, kar je Unija podprla.

Pododbor SSE se je na 8. seji strinjal z osnutkom sprememb poglavja II-2 konvencije SOLAS ter kodeksov HSC iz let 1994 in 2000 o prepovedi PFOS. Stališče Unije na 8. seji pododbora SSE je bilo, da se podpre predlagani osnutek sprememb poglavja II-2 konvencije SOLAS in sprememb kodeksov HSC iz let 1994 in 2000 ter predlaga, da se posredujejo delovni skupini, da dokončno oblikuje spremembe konvencije SOLAS in kodeksov HSC.

Odbor MSC je na 106. zasedanju odobril osnutek sprememb poglavja II-2 konvencije SOLAS ter kodeksov HSC iz let 1994 in 2000 (odstavek 11.29 poročila o 106. zasedanju odbora MSC (MSC 106/19)) z namenom sprejetja na 107. zasedanju odbora MSC.

Stališče Unije na 106. zasedanju odbora MSC je bilo, da se podpre odobritev osnutka sprememb poglavja II-2 konvencije SOLAS ter kodeksov HSC iz let 1994 in 2000.

Stališče Unije bi moralo biti, da se podprejo te spremembe, saj je bila PFOS škodljiva snov za človeško zdravje in morsko okolje, s temi spremembami pa se bo prepovedala uporaba pen, ki vsebujejo PFOS, za gašenje požarov na morju.

3.2. Spremembe poglavja XIV Mednarodne konvencije o varstvu človeškega življenja na morju (konvencija SOLAS) iz leta 1974 in Polarnega kodeksa

Odbor MSC je na 100. zasedanju obravnaval predlagane spremembe poglavja XIV konvencije SOLAS za olajšanje obvezne uporabe nekaterih določb za ribiška plovila. Poleg tega je odbor MSC na 100. zasedanju obravnaval uvedbo nekaterih obveznih metodologij za določanje operativnih zmogljivosti ladij v ledu kot bistvenega elementa načrtovanja potovanja (Polarni kodeks, poglavje 11) in zatrdil, da je mogoče sprožiti postopek za uvedbo obveznega Priročnika za plovbo v polarnih vodah Polarnega kodeksa ali njegovih elementov na krovu ladje.

Stališče Unije na 100. zasedanju odbora MSC je bilo, da se podpre, da se v zvezi z ribiškimi plovili na 100. zasedanju odbora MSC nadalje preučijo predlogi sprememb poglavja XIV konvencije SOLAS in Polarnega kodeksa .

Odbor MSC je na 101. zasedanju obravnaval razširitev določb Polarnega kodeksa na ladje, ki niso zajete s konvencijo SOLAS, in predlog za osnutek resolucije skupščine, v kateri bi se države članice pozvale, da izvedejo prostovoljne ukrepe za izvajanje varnostnih ukrepov iz Polarnega kodeksa za ladje, ki niso zajete s konvencijo SOLAS.

Odbor MSC je nato na 101. zasedanju odobril osnutek resolucije skupščine o začasnih varnostnih ukrepih za ladje, ki niso certificirane v skladu s konvencijo SOLAS in plujejo v polarnih vodah, in se odločil predlagati pododboru NCSR, da na 7. seji preuči posledice in izvedljivost uporabe poglavij 9 in 11 Polarnega kodeksa za ladje, ki niso zajete s konvencijo SOLAS, ter ugotovi, kako bi se najbolje izboljšala varnost ladij, ki niso zajete s konvencijo SOLAS, vključno z morebitno pripravo sprememb konvencije SOLAS in/ali Polarnega kodeksa.

Stališče Unije na 101. zasedanju odbora MSC je bilo, da

1. se načeloma podpre predlog, da se ta zadeva predloži pododboru NCSR v nadaljnjo obravnavo;
2. se podpre priprava osnutka resolucije skupščine v zvezi z ribiškimi plovili.

Pododbor za plovbo, komunikacije ter iskanje in reševanje (NCSR) se je na 7. seji strinjal, da se ustanovi korespondenčna skupina, katere delo bi usklajevala Nova Zelandija.

Stališče Unije na 7. seji pododbora NCSR je bilo, da se na splošno podpre predlog za začetek obravnave tehničnih vprašanj v zvezi z izvedljivostjo in posledicami uporabe poglavij 9 in 11 Polarnega kodeksa za ladje, ki niso zajete s konvencijo SOLAS.

Pododbor NCSR se je na 8. seji strinjal, da:

- (1) bi morali biti osnutki sprememb Polarnega kodeksa, ki jih je treba pripraviti, omejeni na veljavna dela I-A in I-B, z morebitnimi posledičnimi spremembami dela Uvod;
- (2) bi bilo treba področje uporabe ustreznih predpisov, ki jih je treba pripraviti, v delu I-A Polarnega kodeksa razširiti najmanj na vse plovbe v polarnih vodah za ribiška plovila dolžine 24 metrov in več, jahte za prosti čas z bruto tonažo 300 in več, ki se ne uporabljajo v gospodarske namene, in tovarne ladje z bruto tonažo 300 in več, vendar z bruto tonažo manj kot 500; ter
- (3) bi se moral pripraviti osnutek sprememb poglavja XIV konvencije SOLAS, da se uporaba Polarnega kodeksa razširi na druge ladje ter da se obravnavajo izjeme in diskrecijske pravice.

Da bi se dosegel napredek pri tem vprašanju, se je pododbor nazadnje strinjal, da ponovno ustanovi korespondenčno skupino za varnostne ukrepe za ladje, ki niso zajete s konvencijo SOLAS in plujejo v polarnih vodah.

Stališče Unije na 8. seji pododbora NCSR je bilo, da se podpre ponovna ustanovitev korespondenčne skupine za nadaljnjo pripravo besedila poglavij 9 in 11 ter za pripravo osnutka besedila za spremembo konvencije SOLAS, zlasti za ribiška plovila in plovila za rekreacijo.

Stališče Unije na 9. seji pododbora NCSR v zvezi z ribiškimi plovili in plovili za rekreacijo je bilo, da se podpreta osnutek sprememb poglavja XIV konvencije SOLAS ter osnutek sprememb delov I-A in I-B Polarnega kodeksa

Odbor MSC je na 106. zasedanju odobril predvidene spremembe poglavja XIV konvencije SOLAS in Polarnega kodeksa (odstavek 13.9 poročila o 106. zasedanju odbora MSC (MSC 106/19)) z namenom sprejetja na 107. zasedanju odbora MSC in začetkom veljavnosti 1. januarja 2026.

Stališče Unije na 106. zasedanju odbora MSC je bilo, da se podpreta osnutek sprememb poglavja XIV konvencije SOLAS ter osnutek sprememb delov I-A in I-B Polarnega kodeksa.

Stališče Unije bi moralo biti, da se podprejo te spremembe, saj se bodo z njimi izboljšali varnostni standardi za ladje, ki niso zajete s konvencijo SOLAS in plujejo v polarnih vodah.

3.3. Spremembe Mednarodne konvencije o standardih za usposabljanje, izdajanje spričeval in ladijsko stražarjenje pomorščakov iz leta 1978 (konvencija STCW) in kodeksa

Pododbor za človeški dejavnik, usposabljanje in stražarjenje (HTW) je na 5. seji obravnaval predložitev predloga osnutka enotne razlage pravila I/2 konvencij STCW, da bi se pojasnil pomen izraza „izvirnik“ za spričevala pomorščakov z vidika možnosti uporabe elektronskih spričeval za namene konvencije STCW, kot je to že praksa za druge konvencije. Dejansko je IMO že pripravila Smernice za uporabo elektronskih spričeval (FAL.5/Circ.39/Rev.2). Vendar so bila na 5. seji pododbora HTW mnjenja glede tega, ali slednje smernice že dovoljujejo uporabo elektronskih spričeval za konvencijo STCW, različna.

Stališče Unije na 5. seji pododbora HTW je bilo, da se podpre predlog za pojasnitev pomena izraza „izvirnik“ (pravilo I/2 konvencije STCW), da se omogoči priznavanje spričeval v elektronski obliki.

Odbor za pomorsko varnost (MSC) se je na 100. zasedanju strinjal, da se v dvoletni program pododbora HTW in začasni dnevni red 6. seje pododbora HTW vključi pobuda v zvezi s „Pripravo sprememb konvencije in kodeksa STCW za uporabo elektronskih spričeval in dokumentov pomorščakov“ s predvidenim letom dokončanja 2020, v sodelovanju s pododborom III, kot in ko to zahteva pododbor HTW. Odbor MSC se je na 100. zasedanju strinjal tudi, da obvesti odbor FAL o novi pobudi, saj je odbor FAL odobril Smernice za uporabo elektronskih spričeval (FAL.5/Circ.39/Rev.2).

Stališče Unije na 100. zasedanju odbora MSC je bilo, da se podpre predlog za novo pobudo za uporabo elektronskih spričeval v skladu s konvencijo in kodeksom STCW.

Pododbor HTW se je na 6. seji strinjal, da bi bil najboljši naslednji korak začetek razprave o tem vprašanju v korespondenčni skupini. Stališče EU na 6. seji pododbora HTW je bilo, da se podpre ustanovitev korespondenčne skupine.

Odbor HTW je na 7. seji po razpravi o poročilu korespondenčne skupine ugotovil, da sta potrebna nadaljnja delo in razmislek v zvezi s spremembami ustreznih pravil konvencije STCW, določbami delov A in B kodeksa STCW ter pripravo osnutka smernic. Zato je bila korespondenčna skupina ponovno ustanovljena.

Stališče Unije na 7. seji pododbora HTW je bilo, da se na splošno podpre delo korespondenčne skupine in predlaga, da se poročilo posreduje delovni skupini, ki naj bi bila ustanovljena na 8. seji odbora HTW, za dokončno oblikovanje osnutka sprememb konvencije STCW in osnutka smernic.

Na 8. seji pododbora HTW je bil ugotovljen znaten napredek korespondenčne skupine pri pripravi osnutka sprememb konvencije in kodeksa STCW o uporabi elektronskih spričeval pomorščakov ter osnutka smernic o uporabi elektronskih spričeval pomorščakov in povezanega osnutka okrožnice STCW.7. Unija je podprla delo korespondenčne skupine in predlagala, da se poročilo posreduje delovni skupini.

Odbor MSC je na 106. zasedanju odobril osnutek spremembe pravil I/1 in I/2 konvencije STCW ter oddelka A-I/2 kodeksa STCW (odstavka 10.4 in 10.5 poročila o 106. zasedanju odbora MSC (MSC 106/19)) z namenom sprejetja na 107. zasedanju odbora MSC.

Stališče Unije na 106. zasedanju odbora MSC je bilo, da se podpre odobritev osnutka sprememb pravil I/1 in I/2 ter oddelka A-I/2 kodeksa STCW, ki se nanašajo na uporabo elektronskih spričeval.

Stališče Unije bi moralo biti, da se podprejo te spremembe, saj bi digitalizacija spričeval STCW olajšala delo in zmanjšala upravne stroške za upravne organe države zastave ter nadzorne uradnike in pomorščake države pristanišča. Omogočila bi lahko tudi hitrejše odkrivanje spričeval, pridobljenih z goljufijo.

3.4. Spremembe Mednarodnega kodeksa o reševalni opremi (kodeks LSA)

Odbor za pomorsko varnost (MSC) je na 97. zasedanju določil novo pobudo, ki zadeva zahteve za prezračevanje popolnoma zaprtih rešilnih čolnov in ki jo je Unija podprla.

Pododbor za ladijske sisteme in opremo (SSE) je na 4. seji ustanovil korespondenčno skupino za reševalno opremo (LSA), katere delo usklajujejo Združene države, da bi zbrala potrebne podatke, opredelila morebitna merila, na katerih bi morale temeljiti nove zahteve za prezračevanje, in predlagala merila za uporabo pri osnutku sprememb odstavka 4.6.6.1 poglavja IV kodeksa LSA in osnutku sprememb Resolucije MSC.81(70).

Stališče Unije na 4. seji pododbora SSE je bilo, da se načeloma podpre nadaljnja razprava v delovni skupini o osnutku sprememb kodeksa LSA in Resolucije MSC.81(70).

Pododbor SSE se je na 5. seji strinjal, da:

1. bi morala biti za popolnoma zaprte rešilne čolne stopnja prezračevanja/izmenjave zraka na podlagi parametrov mikroklima merilo, določeno v osnutku sprememb kodeksa LSA, pri čemer se ne bi izključevale metode aktivnega ali pasivnega prezračevanja;
2. koncentracija CO₂ ne bi smela presegati 5 000 ppm, za kar je potrebna stopnja prezračevanja najmanj 5 m³/h na osebo, nove zahteve za prezračevanje pa bi se morale uporabljati za vse nove popolnoma zaprte rešilne čolne na ladji, izdelane po začetku veljavnosti sprememb, ter
3. okolje, primerno za bivanje, bi se moralo vzdrževati najmanj 24 ur za rešilne čolne na splošno, za rešilna plovila ladij, ki plujejo v polarnih vodah, pa bi se lahko zahtevalo daljše obdobje.

Nazadnje se je pododbor SSE na 5. seji strinjal z osnutkom sprememb kodeksa LSA v zvezi s prezračevanjem v popolnoma zaprtih rešilnih čolnih za morebitno predložitev odboru MSC v odobritev, ko bi bile dokončane povezane spremembe kodeksa LSA v zvezi s prezračevanjem na rešilnih plovilih, razen v popolnoma zaprtih rešilnih čolnih. Slednje spremembe so bile posredovane korespondenčni skupini za nadaljnjo obravnavo.

Stališče Unije na 5. seji pododbora SSE je bilo, da se podpre nadaljnja razprava v delovni skupini o osnutku sprememb kodeksa LSA in Resolucije MSC.81(70).

Pododbor SSE je zaradi časovnih omejitev na 6. seji ustanovil korespondenčno skupino z namenom dokončnega oblikovanja na 7. seji pododbora SSE. Ciljni datum za dokončanje je bil podaljšan do leta 2021.

Pododbor SSE se je na 7. seji strinjal z osnutkom sprememb kodeksa LSA v zvezi s prezračevanjem na rešilnih plovilih, razen v popolnoma zaprtih rešilnih čolnih. Pododbor SSE se je na 7. seji strinjal z osnutkom sprememb Resolucije MSC.81(70) v zvezi z odstavkoma 6.10 (Preskus delovanja rešilnega čolna) in 6.14 (Dodatni preskusi za popolnoma zaprte rešilne čolne). Zato je pododbor ponovno ustanovil korespondenčno skupino za

reševalno opremo za dokončno oblikovanje osnutka sprememb Spremenjenih priporočil o preskušanju reševalne opreme (Resolucija MSC.81(70)) za preskušanje načinov prezračevanja za delno zaprte rešilne čolne.

Stališče Unije na 7. seji pododbora SSE je bilo, da se podpre nadaljnja razprava v delovni skupini LSA o osnutku sprememb kodeksa LSA in Resolucije MSC.81(70).

Pododbor SSE se je na 8. seji strinjal s:

1. osnutkom resolucije MSC o spremembah Mednarodnega kodeksa o reševalni opremi (LSA) (v zvezi z zahtevami za prezračevanje za rešilna plovila iz poglavja IV), vključno z določbo glede uporabe in povezanimi osnutkom resolucije MSC;
2. osnutkom sprememb Spremenjenih priporočil (resolucija MSC.81(70)) za sprejetje na 107. zasedanju odbora MSC, v povezavi s sprejetjem povezanih sprememb kodeksa LSA (glej odstavek 3.21), kot je določeno v Prilogi 2.

Unija je na 8. seji pododbora SSE podprla nadaljnjo razpravo v delovni skupini LSA o osnutku sprememb Resolucije MSC.81(70) z namenom dokončnega oblikovanja na tej seji, da bi se omogočil začetek veljavnosti osnutka sprememb kodeksa LSA in Resolucije MSC.81(70) v svežnju 1. januarja 2026.

Odbor MSC je na 106. zasedanju odobril osnutek sprememb kodeksa LSA o popolnoma zaprtih rešilnih čolnih in preskušanju reševalne opreme (Spremenjena priporočila) (Resolucija MSC.81(70)) za popolnoma zaprte rešilne čolne (odstavka 11.4.1 in 11.6.1 poročila o 106. zasedanju odbora MSC (MSC 106/19)) z namenom sprejetja na 107. zasedanju odbora MSC.

Stališče Unije na 106. zasedanju odbora MSC je bilo, da se podpre osnutek sprememb kodeksa LSA o popolnoma zaprtih rešilnih čolnih in Spremenjenih priporočil za preskušanje reševalne opreme (Spremenjena priporočila) (Resolucija MSC.81(70)) za popolnoma zaprte rešilne čolne in opozori na pomen sprejetja osnutka sprememb za popolnoma zaprte rešilne čolne.

Stališče Unije bi moralo biti, da se podprejo te spremembe, saj izboljšujejo varnostne zahteve v zvezi s standardi prezračevanja v popolnoma zaprtih rešilnih čolnih.

3.5. Ustrezna zakonodaja EU in pristojnost EU

3.5.1. Spremembe poglavja II-2 Mednarodne konvencije o varstvu človeškega življenja na morju (konvencija SOLAS) iz leta 1974 ter Mednarodnega kodeksa o varnosti visokohitrostnih plovil iz leta 1994 (kodeks HSC iz leta 1994) in kodeksa HSC iz leta 2000

Uredba (EU) 2019/1021 o obstojnih organskih onesnaževalih¹. Uredba prepoveduje nove naprave, ki uporabljajo PFOS in njene derivate.

Uredba (EU) št. 1257/2013 o recikliranju ladij². Uredba o recikliranju ladij določa številne dodatne zahteve, ki presegajo zahteve iz Konvencije iz Hongkonga, tudi glede dveh dodatnih nevarnih materialov (PFOS in HBCDD) v prilogah h Uredbi.

¹ UL L 169, 25.6.2019, str. 45.

² UL L 330, 10.12.2013, str. 1.

Zato bodo spremembe poglavja II-2 konvencije SOLAS ter kodeksov HSC iz let 1994 in 2000 vplivale na zahteve, ki se uporabljajo v skladu z Uredbo (EU) 2019/1021 in Uredbo (EU) št. 1257/2013.

3.5.2. *Spremembe poglavja XIV Mednarodne konvencije o varstvu človeškega življenja na morju (konvencija SOLAS) iz leta 1974 in Polarnega kodeksa*

Direktiva 97/70/ES o vzpostavitvi usklajenega varnostnega režima za ribiška plovila dolžine 24 metrov in več³. Direktiva v Prilogi III vključuje določbe o „Severnih“ regionalnih določbah, s katerimi so opredeljene tehnične določbe za ribiška plovila, ki plujejo na območjih, ki vključujejo polarne vode.

Direktiva 2013/53/EU o plovilih za rekreacijo in osebnih plovilih⁴. Direktiva ureja zasnovo in izdelavo plovil za rekreacijo z dolžino od 2,5 metra do 24 metrov in osebnih plovil z dolžino od 0 metrov do 4 metrov.

Izvedbena uredba Komisije (EU) 2022/1157⁵ o določitvi pravil za uporabo Direktive 2014/90/EU⁶ o pomorski opremlitvi v zvezi z zahtevami glede zasnove, izdelave in delovanja ter standardi preskušanja za pomorsko opremo in razveljavitvi Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2021/1158.

Direktiva 2002/59/ES o vzpostavitvi sistema spremljanja in obveščanja za ladijski promet⁷. Direktiva vključuje določbe v zvezi z ladjami, ki plujejo v ledenih razmerah. Člen 18 zahteva, da pristojni organi: (1) poveljniku ladje, ki je v njihovem območju pristojnosti, zagotovijo „ustrezne informacije o stanju ledu, priporočenih poteh in o storitvah ledolomilcev v njihovem območju pristojnosti“ ter (2) z listinami dokažejo, da ladje izpolnjujejo zahteve glede trdnosti in moči, ki ustrezajo stanju ledu v zadevnem območju. Poleg tega so v členu 6, točka (a), določene zahteve za prevoznika glede samodejnih sistemov prepoznavanja (AIS) (razred A), ki zajemajo ribiška plovila, daljša od 15 metrov. Ista zahteva je navedena v členu 10 Uredbe Sveta št. 1224/2009 o vzpostavitvi nadzornega sistema za zagotavljanje skladnosti s pravili skupne ribiške politike (uredba o nadzoru ribolova) in se uporablja za plovila pod zastavo EU.

Zato bodo spremembe poglavja XIV konvencije SOLAS in Polarnega kodeksa vplivale na zahteve, ki se uporabljajo v skladu z direktivami 97/70/ES, 2013/53/EU, 2014/90/EU in 2002/59/ES.

3.5.3. *Spremembe Mednarodne konvencije o standardih za usposabljanje, izdajanje spričeval in ladijsko stražarjenje pomorščakov iz leta 1978 (konvencija STCW) in kodeksa*

Direktiva (EU) 2022/993 o minimalni ravni izobraževanja pomorščakov⁸ vključuje določbe v zvezi z digitalnimi spričevali:

- V členu 4(11) je navedeno: „Ob upoštevanju člena 20(7) mora biti izvirnik vsakega spričevala, ki se zahteva na podlagi te direktive, na voljo na ladji, na kateri imetnik

³ UL L 34, 9.2.1998, str. 1.

⁴ UL L 354, 28.12.2013, str. 90.

⁵ UL L 180, 6.7.2022, str. 1.

⁶ UL L 257, 28.8.2014, str. 146.

⁷ UL L 208, 5.8.2002, str. 10.

⁸ UL L 169, 27.6.2022, str. 45.

spričevala dela, in sicer na papirju ali v digitalni obliki, verodostojnost in veljavnost katere je mogoče preveriti po postopku iz odstavka 13, točka (b), tega člena.“

- V členu 4(14) je določeno: „Ko začnejo veljati zadevne spremembe Konvencije STCW in dela A Kodeksa STCW v zvezi z digitalnimi spričevali za pomorščake, se na Komisijo prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 30 za spreminjanje te direktive, da se vse zadevne določbe te direktive uskladijo z navedenimi spremembami Konvencije STCW in dela A Kodeksa STCW z namenom digitalizirati spričevala in overitve pomorščakov.“
- V členu 6 (Vzajemno priznavanje spričeval pomorščakov, ki jih izdajo države članice) je določeno: „Vsaka država članica sprejme spričevala o visoki strokovni usposobljenosti in listinske dokaze, ki jih izda druga država članica ali so izdana v okviru njenih pristojnosti, in sicer na papirju ali v digitalni obliki, da se pomorščakom omogoči delo na ladjah, ki plujejo pod njeno zastavo.“

Zato bodo spremembe konvencije in kodeksa STCW vplivale na zahteve, ki se uporabljajo v skladu z Direktivo (EU) 2022/993.

3.5.4. *Spremembe Mednarodnega kodeksa o reševalni opremi (kodeks LSA)*

Standardi za rešilne čolne in rešilna plovila ter Resolucija MSC.81(70) so del Priloge k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2022/1157 o določitvi pravil za uporabo Direktive 2014/90/EU⁹ o pomorski opremi v zvezi z zahtevami glede zasnove, izdelave in delovanja ter standardi preskušanja za pomorsko opremo in razveljavitvi Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2021/1158¹⁰.

Poleg tega se v skladu s členom 6(2), točka (a)(i), Direktive 2009/45/ES o varnostnih pravilih in standardih za potniške ladje¹¹ konvencija SOLAS, kakor je bila spremenjena, uporablja za potniške ladje razreda A, v Prilogi I, poglavje III Reševalna oprema, pa so določene različne in obsežne zahteve za potniške ladje razredov B, C in D, ki opravljajo notranje potovanje, tudi glede popolnoma zaprtih rešilnih čolnov.

Zato bodo spremembe kodeksa LSA vplivale na zahteve, ki se uporabljajo v skladu z direktivama 2014/90/EU in 2009/45/ES.

3.5.5. *Pristojnost EU*

Spremembe poglavja II-2 konvencije SOLAS ter kodeksov HSC iz let 1994 in 2000 bi vplivale na pravo Unije, zlasti na uporabo uredb (EU) 2019/1021 in (EU) št. 1257/2013.

Spremembe poglavja XIV konvencije SOLAS in Polarnega kodeksa bi vplivale na pravo Unije, zlasti na uporabo direktiv 97/70/ES, 2013/53/EU, 2014/90/EU in 2022/59/ES ter Izvedbene uredbe Komisije 2020/1170/EU.

Spremembe konvencije in kodeksa STCW bi vplivale na pravo Unije, zlasti na uporabo Uredbe (EU) 2022/993.

Spremembe kodeksa LSA bi vplivale na pravo Unije, zlasti na uporabo direktiv 2014/90/EU in 2009/45/ES.

⁹ UL L 257, 28.8.2014, str. 146.

¹⁰ UL L 180, 6.7.2022, str. 1.

¹¹ UL L 163, 25.6.2009, str. 1.

Predmet urejanja predvidenih aktov torej zadeva področje, na katerem ima Unija izključno zunanjo pristojnost na podlagi zadnjega dela člena 3(2)PDEU.

4. PRAVNA PODLAGA

4.1. Postopkovna pravna podlaga

4.1.1. Načela

V členu 218(9) Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU) so predvideni sklepi 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 sporazuma¹².

Pojem „akti s pravnim učinkom“ vključuje tudi akte, ki imajo pravni učinek zaradi pravil mednarodnega prava, ki veljajo za zadevni organ. Vključuje tudi instrumente, ki nimajo zavezujočega učinka v mednarodnem pravu, a lahko „odločilno vpliva[jo] na vsebino ureditve, ki jo [sprejme] zakonodajalec Unije“¹³.

4.1.2. Uporaba v obravnavanem primeru

Odbor za pomorsko varnost IMO je ustanovljen s sporazumom, in sicer s Konvencijo o Mednarodni pomorski organizaciji.

Akti, ki naj bi jih ta odbor IMO sprejel, so akti s pravnim učinkom. Predvideni akti lahko odločilno vplivajo na vsebino naslednje zakonodaje EU, zlasti na:

- Uredbo (EU) 2019/1021 o obstojnih organskih onesnaževalih. Uredba namreč prepoveduje nove naprave, ki uporabljajo PFOS in njene derivate.
- Uredbo (EU) št. 1257/2013 o recikliranju ladij. Uredba namreč določa številne dodatne zahteve, tudi glede dveh dodatnih nevarnih materialov (PFOS in HBCDD) v prilogah k Uredbi.
- Direktivo 97/70/ES o vzpostavitvi usklajenega varnostnega režima za ribiška plovila dolžine 24 metrov in več. Direktiva namreč v Prilogi III vključuje določbe o „Severnih“ regionalnih določbah, s katerimi so opredeljene tehnične določbe za ribiška plovila, ki plujejo na območjih, ki vključujejo polarne vode.
- Direktivo 2013/53/EU o plovilih za rekreacijo in osebnih plovilih. Direktiva namreč ureja zasnovo in izdelavo plovil za rekreacijo z dolžino od 2,5 metra do 24 metrov in osebnih plovil z dolžino od 0 metrov do 4 metrov.
- Direktivo 2014/90/EU o pomorski opreми. Izvedbena uredba (EU) 2022/1157 namreč ureja zahteve glede zasnove, izdelave in delovanja ter standarde preskušanja za pomorsko opremo, ki se uporablja na ladjah.
- Direktivo 2002/59/ES o vzpostavitvi sistema spremljanja in obveščanja za ladijski promet. Direktiva namreč vključuje določbe v zvezi z ladjami, ki plujejo v ledenih razmerah. Člen 18 zahteva, da pristojni organi: (1) poveljniku ladje, ki je v njihovem območju pristojnosti, zagotovijo „ustrezne informacije o stanju ledu, priporočenih

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

¹³ Zadeva C-399/12, Nemčija/Svet (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, točke 61–64.

poteh in o storitvah ledolomilcev v njihovem območju pristojnosti“ ter (2) z listinami dokažejo, da ladje izpolnjujejo zahteve glede trdnosti in moči, ki ustrezajo stanju ledu v zadevnem območju. Poleg tega so v členu 6, točka (a), določene zahteve za prevoznika glede samodejnih sistemov prepoznavanja (AIS) (razred A), ki zajemajo ribiška plovila, daljša od 15 metrov. Ista zahteva je navedena v členu 10 Uredbe Sveta št. 1224/2009 o vzpostavitvi nadzornega sistema za zagotavljanje skladnosti s pravili skupne ribiške politike (uredba o nadzoru ribolova) in se uporablja za plovila pod zastavo EU.

- Direktivo (EU) 2022/993 o minimalni ravni izobraževanja pomorščakov. Direktiva namreč vključuje več določb v zvezi z digitalnimi spričevali. V členu 4(11) je navedeno: „Ob upoštevanju člena 20(7) mora biti izvirnik vsakega spričevala, ki se zahteva na podlagi te direktive, na voljo na ladji, na kateri imetnik spričevala dela, in sicer na papirju ali v digitalni obliki, verodostojnost in veljavnost katere je mogoče preveriti po postopku iz odstavka 13, točka (b), tega člena.“ V členu 4(14) je določeno: „Ko začnejo veljati zadevne spremembe Konvencije STCW in dela A Kodeksa STCW v zvezi z digitalnimi spričevali za pomorščake, se na Komisijo prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 30 za spreminjanje te direktive, da se vse zadevne določbe te direktive uskladijo z navedenimi spremembami Konvencije STCW in dela A Kodeksa STCW z namenom digitalizirati spričevala in overitve pomorščakov.“ V členu 6 (Vzajemno priznavanje spričeval pomorščakov, ki jih izdajo države članice) je določeno: „Vsaka država članica sprejme spričevala o visoki strokovni usposobljenosti in listinske dokaze, ki jih izda druga država članica ali so izdana v okviru njenih pristojnosti, in sicer na papirju ali v digitalni obliki, da se pomorščakom omogoči delo na ladjah, ki plujejo pod njeno zastavo.“
- Direktivo 2014/90/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. julija 2014 o pomorski opreми. Standardi za rešilne čolne in rešilna plovila ter Resolucija MSC.81(70) so namreč del Priloge k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2022/1157.
- Direktivo 2009/45/ES o varnostnih predpisih in standardih za potniške ladje. V skladu s členom 6(2), točka (a)(i), se namreč konvencija SOLAS, kakor je bila spremenjena, uporablja za potniške ladje razreda A, v Prilogi I, poglavje III, naslovljeno Reševalna oprema, pa so določene različne in obsežne zahteve za potniške ladje razredov B do D, ki opravljajo notranje potovanje, tudi glede popolnoma zaprtih rešilnih čolnov.

Zato lahko sprejetje sprememb

- poglavja II-2 Mednarodne konvencije o varstvu človeškega življenja na morju (konvencija SOLAS) iz leta 1974 ter Mednarodnega kodeksa o varnosti visokohitrostnih plovil iz leta 1994 (kodeks HSC iz leta 1994) in kodeksa HSC iz leta 2000;
- poglavja XIV Mednarodne konvencije o varstvu človeškega življenja na morju (konvencija SOLAS) iz leta 1974 in Polarnega kodeksa;
- Mednarodne konvencije o standardih za usposabljanje, izdajanje spričeval in ladijsko stražarjenje pomorščakov iz leta 1978 (konvencija STCW) in kodeksa ter
- Mednarodnega kodeksa o reševalni opreми (kodeks LSA)

odločilno vpliva na vsebino naslednje zakonodaje EU, zlasti Uredbe (EU) 2019/1021 o obstojnih organskih onesnaževalih, Uredbe (EU) št. 1257/2013 o recikliranju ladij, Direktive 97/70/ES o vzpostavitvi usklajenega varnostnega režima za ribiška plovila dolžine 24 metrov

in več, Direktive 2013/53/EU o plovilih za rekreacijo in osebnih plovilih, Direktive 2014/90/EU o pomorski opremi, Direktive 2002/59/ES o vzpostavitvi sistema spremljanja in obveščanja za ladijski promet, Direktive (EU) 2022/993 o minimalni ravni izobraževanja pomorščakov in Direktive 2009/45/ES o varnostnih predpisih in standardih za potniške ladje.

Predvideni akti ne dopolnjujejo ali spreminjajo institucionalnega okvira Sporazuma.

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

4.2. Materialna pravna podlaga

4.2.1. Načela

Materialna pravna podlaga za sklep v skladu s členom 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.

4.2.2. Uporaba v obravnavanem primeru

Glavni cilj in vsebina predvidenega akta se nanašata na pomorski promet. Materialna pravna podlaga za predlagani sklep je zato člen 100(2) PDEU.

4.3. 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 107. zasedanju Odbora za pomorsko varnost glede sprejetja sprememb Mednarodne konvencije o varstvu človeškega življenja na morju (konvencija SOLAS), Mednarodnega kodeksa o varnosti visokohitrostnih plovil iz leta 1994 (kodeks HSC iz leta 1994), kodeksa HSC iz leta 2000, Mednarodnega kodeksa za ladje, ki plujejo v polarnih vodah (Polarni kodeks), Mednarodne konvencije o standardih za usposabljanje, izdajanje spričeval in ladijsko stražarjenje pomorščakov iz leta 1978 (konvencija STCW) in kodeksa ter Mednarodnega kodeksa o reševalni opremi (LSA)

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 (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) Na podlagi člena 28, točka (b), konvencije o IMO Odbor za pomorsko varnost sprejema vse potrebne ukrepe 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.
- (4) Odbor za pomorsko varnost naj bi na 107. zasedanju, ki bo potekalo od 31. maja do 9. junija 2023, sprejel spremembe poglavja II-2 Mednarodne konvencije o varstvu človeškega življenja na morju (konvencija SOLAS) iz leta 1974 ter Mednarodnega kodeksa o varnosti visokohitrostnih plovil iz leta 1994 (kodeks HSC iz leta 1994) in kodeksa HSC iz leta 2000, poglavja XIV Mednarodne konvencije o varstvu človeškega življenja na morju (konvencija SOLAS) iz leta 1974 in Mednarodnega kodeksa za ladje, ki plujejo v polarnih vodah, Mednarodne konvencije o standardih za usposabljanje, izdajanje spričeval in ladijsko stražarjenje pomorščakov iz leta 1978 in kodeksa ter Mednarodnega kodeksa o reševalni opremi (LSA).
- (5) Primerno je določiti stališče, ki naj se v imenu Unije zastopa na 107. zasedanju Odbora za pomorsko varnost, saj lahko predvidene spremembe poglavja II-2 konvencije SOLAS ter kodeksov HSC iz let 1994 in 2000, poglavja XIV konvencije SOLAS in Polarnega kodeksa, konvencije in kodeksa STCW ter kodeksa LSA odločilno vplivajo na vsebino prava Unije, in sicer Uredbe (EU) 2019/1021 o

obstoječih organskih onesnaževalih¹, Uredbe (EU) št. 1257/2013 o recikliranju ladij², Direktive 97/70/ES o vzpostavitvi usklajenega varnostnega režima za ribiška plovila dolžine 24 metrov in več³, Direktive 2013/53/EU o plovilih za rekreacijo in osebnih plovilih⁴, Direktive 2014/90/EU o pomorski opremi⁵, Direktive 2002/59/ES o vzpostavitvi sistema spremljanja in obveščanja za ladijski promet⁶, Direktive (EU) 2022/993 o minimalni ravni izobraževanja pomorščakov⁷ in Direktive 2009/45/ES o varnostnih predpisih in standardih za potniške ladje⁸.

- (6) S predvidenimi spremembami poglavja II-2 konvencije SOLAS ter kodeksov HSC iz let 1994 in 2000 se bo prepovedala uporaba pen, ki vsebujejo PFOS, za gašenje požarov na morju. Stališče Unije bi moralo biti, da se podprejo te spremembe, saj je bila PFOS škodljiva snov tako za človeško zdravje kot tudi morsko okolje.
- (7) S spremembami poglavja XIV konvencije SOLAS in Polarnega kodeksa se bo olajšala obvezna uporaba nekaterih določb za ribiška plovila, nekatere metodologije za določanje operativnih zmogljivosti ladij v ledu pa bodo postale obvezne kot bistveni element za načrtovanje potovanja. Stališče Unije bi moralo biti, da se podprejo te spremembe, saj se bodo z njimi izboljšali varnostni standardi za ladje, ki niso zajete s konvencijo SOLAS in plujejo v polarnih vodah.
- (8) Spremembe konvencije in kodeksa STCW bodo obravnavale uporabo elektronskih spričeval v skladu s konvencijo in kodeksom STCW. Stališče Unije bi moralo biti, da se podprejo te spremembe, saj bi digitalizacija spričeval STCW olajšala delo in zmanjšala upravne stroške za upravne organe države zastave ter nadzorne uradnike in pomorščake države pristanišča. Omogočila bi lahko tudi hitrejšo odkrivanje spričeval, pridobljenih z goljufijo.
- (9) Spremembe kodeksa LSA bodo vključevale nove zahteve za prezračevanje na rešilnih plovilih, razen v popolnoma zaprtih čolnih. Stališče Unije bi moralo biti, da se podprejo te spremembe, saj izboljšujejo varnostne zahteve v zvezi s standardi prezračevanja v popolnoma zaprtih rešilnih čolnih.

SPREJEL NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Stališče, ki se v imenu Unije zastopa na 107. zasedanju Odbora za pomorsko varnost (IMO) Mednarodne pomorske organizacije, je strinjanje s spremembami –poglavja II-2 Mednarodne konvencije o varstvu človeškega življenja na morju (konvencija SOLAS) iz leta 1974 ter Mednarodnega kodeksa o varnosti visokohitrostnih plovil iz leta 1994 (kodeks HSC iz leta 1994) in kodeksa HSC iz leta 2000, poglavja XIV Mednarodne konvencije o varstvu človeškega življenja na morju (konvencija SOLAS) iz leta 1974 in Mednarodnega kodeksa za ladje, ki plujejo v polarnih vodah (Polarni kodeks), Mednarodne konvencije o standardih za usposabljanje, izdajanje spričeval in ladijsko stražarjenje pomorščakov iz leta 1978

¹ UL L 169, 25.6.2019, str. 45.

² UL L 330, 10.12.2013, str. 1.

³ UL L 34, 9.2.1998, str. 1.

⁴ UL L 354, 28.12.2013, str. 90.

⁵ UL L 257, 28.8.2014, str. 146.

⁶ UL L 208, 5.8.2002, str. 10.

⁷ UL L 169, 27.6.2022, str. 45.

⁸ UL L 163, 25.6.2009, str. 1.

(konvencija STCW) in kodeksa ter Mednarodnega kodeksa o reševalni opremi (LSA), kot so določene v okrožnici št. 4658/Rev.1.

Člen 2

Stališče iz člena 1 izrazijo Komisija in države članice Unije, ki so članice Odbora za pomorsko varnost IMO in delujejo skupno v interesu Unije.

Člen 3

Ta sklep je naslovljen na Komisijo in države članice.

V Bruslju,

*Za Svet
predsednik*