

V Bruseli 6. 9. 2022  
COM(2022) 439 final

2022/0259 (NLE)

Návrh

## **ROZHODNUTIE RADY**

**o pozícii, ktorá sa má zaujať v mene Európskej únie v Medzinárodnej námornej organizácii na 106. zasadnutí Výboru pre námornú bezpečnosť a na 79. zasadnutí Výboru pre ochranu morského prostredia, pokiaľ ide o prijatie zmien Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori (SOLAS), Medzinárodného kódexu programu rozšírených inšpekcií v rámci prehliadok lodí na hromadný náklad a ropných tankerov, 2011 (kódexu ESP z roku 2011) a prílohy VI k Medzinárodnému dohovoru o zabránení znečisťovaniu z lodí (MARPOL)**

## DÔVODOVÁ SPRÁVA

### **1. PREDMET NÁVRHU**

Tento návrh sa týka rozhodnutia o pozícii, ktorá sa má zaujať v mene Únie na 106. zasadnutí Výboru Medzinárodnej námornej organizácie pre námornú bezpečnosť (MSC 106), ktoré sa uskutoční od 2. do 11. novembra 2022, a na 79. zasadnutí Výboru Medzinárodnej námornej organizácie pre ochranu morského prostredia (MEPC 79), ktoré sa uskutoční od 12. do 16. decembra 2022.

Na zasadnutí MSC 105 sa naplánovalo, že na zasadnutí MSC 106 sa prijmú zmeny:

1. kapitoly II-2 Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori (SOLAS), 1974;
2. Medzinárodného kódexu programu rozšírených inšpekcií v rámci prehliadok lodí na hromadný náklad a ropných tankerov, 2011 (kódexu ESP z roku 2011).

Na zasadnutí MEPC 78 sa naplánovalo, že na zasadnutí MEPC 79 sa prijmú zmeny:

1. prílohy VI k dohovoru MARPOL týkajúce sa zahrnutia podrobnejších informácií o uhlíkovej náročnosti lode do databázy IMO, v ktorej sa uvádza spotreba lodného paliva.

### **2. KONTEXT NÁVRHU**

#### **2.1. Dohovor o Medzinárodnej námornej organizácii**

Dohovorom o Medzinárodnej námornej organizácii (IMO) sa táto organizácia zriaďuje. Účelom IMO je poskytnúť fórum pre spoluprácu v oblasti regulácie a postupov týkajúcich sa rôznych technických záležitostí, ktoré majú vplyv na lodnú dopravu využívanú v medzinárodnom obchode. Ďalším cieľom IMO je podporovať všeobecné prijímanie najprísnejších možných noriem v oblasti námornej bezpečnosti, efektívnosti plavby a prevencie a kontroly znečisťovania morí plavidlami a zároveň podporovať rovnaké podmienky. IMO rieši aj súvisiace administratívne a právne záležitosti.

Dohovor nadobudol platnosť 17. marca 1958.

Zmluvnými stranami dohovoru sú všetky členské štáty. Únia nie je zmluvnou stranou dohovoru.

Všetky členské štáty sú zmluvnými stranami Medzinárodného dohovoru o zabránení znečisťovaniu z lodí z roku 1973 (ďalej len „dohovor MARPOL“), ktorý nadobudol platnosť 2. októbra 1983, a prílohy VI, ktorá nadobudla platnosť 18. mája 2005. Únia nie je zmluvnou stranou dohovoru MARPOL.

Všetky členské štáty sú zmluvnými stranami Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori z roku 1974 (ďalej len „dohovor SOLAS“), ktorý nadobudol platnosť 25. mája 1980. Únia nie je zmluvnou stranou dohovoru SOLAS.

#### **2.2. Medzinárodná námorná organizácia**

Medzinárodná námorná organizácia (IMO) je špecializovanou agentúrou Organizácie Spojených národov, ktorá zodpovedá za bezpečnosť a bezpečnostnú ochranu lodnej dopravy a prevenciu znečisťovania mora plavidlami. Ide o orgán, ktorý stanovuje normy v oblasti bezpečnosti, bezpečnostnej ochrany a environmentálneho správania medzinárodnej lodnej

dopravy s celosvetovou pôsobnosťou. Jeho hlavnou úlohou je vytvoriť regulačný rámec pre odvetvie lodnej dopravy, ktorý je spravodlivý a účinný, všeobecne prijímaný a všeobecne uplatňovaný.

Členstvo v IMO je otvorené pre všetky štáty a všetky členské štáty EÚ sú jej členmi. Vzťahy EÚ s IMO sú založené najmä na dohode o súčinnosti a spolupráci uzavretej v roku 1974 medzi vtedajšou Medzivládnu námornou poradnou organizáciou (IMCO) a Komisiou Európskych spoločenstiev.

Výbor IMO pre námornú bezpečnosť pozostáva zo zástupcov všetkých členov IMO a zasadá aspoň raz ročne. Skúma všetky záležitosti, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti organizácie a týkajú sa navigačných pomôcok, konštrukcie a vybavenia plavidiel, obsadenia posádkou z bezpečnostného hľadiska, pravidiel predchádzania kolíziám, manipulácie s nebezpečným nákladom, postupov a požiadaviek v oblasti námornej bezpečnosti, hydrografických informácií, lodných denníkov a navigačných záznamov, vyšetrovania námorných nehôd, záchranných operácií a akýchkoľvek iných záležitostí, ktoré majú priamy vplyv na námornú bezpečnosť.

Výbor IMO pre ochranu morského prostredia takisto pozostáva zo zástupcov všetkých členov IMO a zasadá aspoň raz ročne. Zaoberá sa environmentálnymi otázkami patriacimi do rozsahu pôsobnosti organizácie v oblasti kontroly a prevencie znečisťovania mora z lodí, na ktoré sa vzťahuje dohovor MARPOL, vrátane ropy, chemikálií prevázaných vo veľkom, odpadových vôd, odpadu a emisií z lodí do vzduchu vrátane látok znečisťujúcich ovzdušie a emisií skleníkových plynov. K ďalším otázkam patria nakladanie so záťažovou vodou, antivegetatívne systémy, recyklácia lodí, príprava a reakcia na znečistenie a identifikácia osobitných oblastí, najmä citlivých morských oblastí.

Výbory IMO pre námornú bezpečnosť a ochranu morského prostredia poskytujú zariadenia na výkon akýchkoľvek úloh, ktorými boli poverené v dohovore o IMO alebo ktorými ich poverilo Zhromaždenie alebo Rada IMO, alebo úloh, ktorými môžu byť poverené v uvedenom rozsahu pôsobnosti prostredníctvom akéhokoľvek iného medzinárodného nástroja a ktoré IMO akceptuje. Rozhodnutia Výborov pre námornú bezpečnosť a ochranu morského prostredia a ich pomocných orgánov sa prijímajú väčšinou členov.

### **2.3. Plánovaný akt Výboru IMO pre námornú bezpečnosť**

Výbor pre námornú bezpečnosť má na svojom zasadnutí MSC 106, ktoré sa uskutoční od 2. do 11. novembra 2022, prijať zmeny kapitoly II-2 dohovoru SOLAS a kódexu ESP.

Účelom plánovaných zmien kapitoly II-2 dohovoru SOLAS je zohľadniť dodávateľov naftového paliva, ktorí nespĺnili požiadavky na bod vzplanutia, opatrenia zamerané proti dodávateľom naftového paliva, v prípade ktorých sa zistilo, že dodávajú naftové palivo, ktoré nespĺňa minimálne požiadavky na bod vzplanutia, a dokumentáciu bodu vzplanutia skutočnej dávky paliva pri tankovaní lodného paliva.

Účelom plánovaných zmien kódexu ESP je zaviesť prísnejšie požiadavky na prehliadky balastných nádrží a prázdnych priestorov s cieľom riešiť bezpečnostné problémy, ktoré sa identifikovali pri námornom bezpečnostnom vyšetovaní straty motorovej lode Stellar Daisy, ktoré viedol vlajkový štát.

## **2.4. Plánovaný akt Výboru IMO pre ochranu morského prostredia**

Na zasadnutí MEPC 79, ktoré sa má uskutočniť od 12. do 16. decembra 2022, sa majú prijať zmeny príloh V a VI k dohovoru MARPOL.

Účelom plánovaných zmien prílohy VI k dohovoru MARPOL je zahrnúť podrobnejšie informácie o uhlíkovej náročnosti lode do systému IMO, ktorý slúži na zber údajov o spotrebe lodného paliva.

## **3. POZÍCIA, KTORÁ SA MÁ ZAUJAŤ V MENE ÚNIE**

### **3.1. Zmeny kapitoly II-2 Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori**

Výbor pre námornú bezpečnosť (MSC) na svojom 100. zasadnutí odsúhlasil zahrnutie výstupu Vypracovanie ďalších opatrení na posilnenie bezpečnosti lodí v súvislosti s používaním naftového paliva do svojho dvojročného programu s cieľovým rokom dokončenia 2021, pričom by sa mali preskúmať bezpečnostné ustanovenia týkajúce sa naftového paliva a informácií, pokiaľ ide o dôsledky pre bezpečnosť v prípade používania naftového paliva, a vypracovať ďalšie opatrenia na posilnenie bezpečnosti lodí v súvislosti s používaním naftového paliva. MSC 100 takisto odsúhlasil, že na zasadnutí MSC 101 možno zriadiť pracovnú skupinu na účely dosiahnutia ďalšieho pokroku vo vypracúvaní opatrení na posilnenie bezpečnosti lodí v súvislosti s používaním naftového paliva. Únia na zasadnutí MSC 100 zastávala pozíciu podporiť akékoľvek ďalšie kroky, ktoré povedú k zvýšeniu kvality paliva a zabezpečeniu dodávok paliva so zameraním na kvalitu s ohľadom na prípadné bezpečnostné aspekty prevádzky v súvislosti s ich používaním.

Na zasadnutí MSC 101 sa zriadila korešpondenčná skupina pre bezpečnosť naftového paliva pod koordináciou Nemecka, okrem iného aj s týmto mandátom: 1. podrobnejšie zvážiť vypracovanie povinných požiadaviek na oznamovanie potvrdených prípadov, keď dodávatelia naftového paliva nespĺnili požiadavky organizácie na bod vzplanutia, berúc do úvahy, že dodávateľovi by sa mala poskytnúť aj spätná väzba; 2. podrobnejšie zvážiť vypracovanie povinných požiadaviek na zabezpečenie toho, aby vlády zmluvných strán dohovoru SOLAS prijali primerané opatrenia proti dodávateľom naftového paliva, keď sa potvrdia prípady dodávok naftového paliva, ktoré nespĺňa požiadavky uvedené v pravidle II-2/4.2.1 dohovoru SOLAS, pričom sa zohľadní pravidlo 18.9.4 prílohy VI k dohovoru MARPOL; 3. podrobnejšie zvážiť vypracovanie povinných požiadaviek na dokumentáciu bodu vzplanutia skutočnej dávky paliva pri tankovaní lodného paliva, pričom sa poskytne vyhlásenie, že dodané naftové palivo spĺňa pravidlo dohovoru SOLAS II-2/4.2.1.

Únia na zasadnutí MSC 101 zastávala pozíciu podporiť návrhy v predložených dokumentoch a navrhla, aby sa podrobnejšie prediskutovali v rámci pracovnej skupiny pre opatrenia na posilnenie bezpečnosti lodí v súvislosti s používaním naftového paliva.

Na zasadnutí MSC 103 sa pod koordináciou Nemecka obnovila korešpondenčná skupina pre vypracovanie ďalších opatrení na posilnenie bezpečnosti lodí v súvislosti s používaním naftového paliva.

Táto skupina bola okrem iného poverená:

1. podrobným vypracovaním návrhu zmien dohovoru SOLAS, pokiaľ ide o oznamovanie potvrdených prípadov, keď dodávatelia naftového paliva nespĺnili požiadavky organizácie na bod vzplanutia, berúc do úvahy, že dodávateľovi by sa mala poskytnúť aj spätná väzba, na účely jeho finalizácie;

2. podrobným vypracovaním návrhu zmien dohovoru SOLAS, pokiaľ ide o opatrenia zamerané proti dodávateľom naftového paliva, v prípade ktorých sa zistilo, že dodávajú naftové palivo, ktoré nespĺňa minimálne požiadavky na bod vzplanutia, na účely jeho finalizácie;
3. podrobným vypracovaním povinných požiadaviek na dokumentáciu bodu vzplanutia skutočnej dávky paliva pri tankovaní lodného paliva na účely ich finalizácie.

Únia na zasadnutí MSC 103 zastávala pozíciu podporiť správu korešpondenčnej skupiny týkajúcu sa povinných požiadaviek.

Na zasadnutí MSC 105 sa plánované zmeny schválili; bod 5.13 správy zo zasadnutia MSC 105 (MSC 105/20), s plánovaným prijatím na zasadnutí MSC 106.

Únia na zasadnutí MSC 105 zastávala pozíciu podporiť návrh korešpondenčnej skupiny týkajúci sa vypracovania ďalších opatrení na posilnenie bezpečnosti lodí v súvislosti s používaním naftového paliva.

Pozíciou Únie by mala byť podpora týchto zmien, keďže sa vďaka nim posilní bezpečnosť lodí v súvislosti s používaním naftového paliva prostredníctvom zohľadnenia dodávateľov naftového paliva, ktorí nespĺnili požiadavky na bod vzplanutia, opatrení zameraných proti dodávateľom naftového paliva, v prípade ktorých sa zistilo, že dodávajú naftové palivo, ktoré nespĺňa minimálne požiadavky na bod vzplanutia, a dokumentácie bodu vzplanutia skutočnej dávky paliva pri tankovaní lodného paliva.

### **3.2. Zmeny Medzinárodného kódexu programu rozšírených inšpekcií v rámci prehliadok lodí na hromadný náklad a ropných tankerov (kódex ESP)**

Podvýbor pre dizajn a stavbu lodí (SDC 8) bol na zasadnutí MSC 103 poverený preskúmaním zmien kódexu ESP, ktoré sa týkajú bezpečnostných problémov identifikovaných pri námornom bezpečnostnom vyšetrowaní potopenia motorovej lode Stellar Daisy, ktoré viedol vlajkový štát, v rámci svojho existujúceho priebežného výstupu Zmeny kódexu ESP. MSC 103 takisto odsúhlasil, že podvýbor SDC by mal podrobne zvážiť navrhované zmeny kódexu ESP z roku 2011 týkajúce sa riešenia otázok súvisiacich s prehliadkami balastných nádrží a prázdnych priestorov, pričom takéto zmeny by mali vstúpiť do platnosti spolu s ďalšími zmenami, ktoré sa pripravujú v rámci existujúceho výstupu.

Na zasadnutí MSC 103 Únia zastávala pozíciu podporiť zváženie zmien kódexu ESP z roku 2011 podvýborom SDC.

Podvýbor SDC 8 odsúhlasil, aby sa zmeny kódexu ESP z roku 2011 predložili na zasadnutí MSC 105 na schválenie. Únia na zasadnutí SDC 8 zastávala pozíciu podporiť výsledky vyšetrowania týkajúceho sa motorovej lode Stellar Daisy.

Na zasadnutí MSC 105 sa schválili zmeny kódexu ESP z roku 2011; bod 15.12 správy zo zasadnutia MSC 105 (MSC 105/20), s plánovaným prijatím na zasadnutí MSC 106.

Únia na zasadnutí MSC 105 zastávala pozíciu podporiť schválenie návrhu zmien kódexu ESP z roku 2011 s plánovaným následným prijatím.

Pozíciou Únie by mala byť podpora týchto zmien, keďže ich účelom je posilniť požiadavky na inšpekcie prázdnych priestorov a balastných nádrží.

### **3.3. Zmeny prílohy VI k Medzinárodnému dohovoru o zabránení znečisťovaniu z lodí (MARPOL)**

Únia na zasadnutí MEPC 77 navrhla, aby sa do systému zberu údajov IMO zahrnuli informácie o požadovaných a dosiahnutých hodnotách indexu energetickej efektívnosti existujúcej lode (Energy Efficiency Existing Ship Index – EEXI) a ukazovateľa uhlíkovej náročnosti (Carbon Intensity Indicator – CII) a o ratingu pre danú loď. Okrem toho navrhla možné zmeny dodatku IX k prílohe VI k dohovoru MARPOL, ako aj mandát pracovného okruhu zameraného na zmenu systému zberu údajov IMO.

Pracovná skupina v oblasti skleníkových plynov pôsobiaca v období medzi zasadnutiami (ISWG-GHG 11) bola na zasadnutí MEPC 77 poverená podrobnejším zvážením okrem iného návrhov možných zmien dodatku IX k prílohe VI k dohovoru MARPOL.

Únia na zasadnutí MEPC 77 zastávala pozíciu podporiť navrhované zmeny dodatku IX k prílohe VI k dohovoru MARPOL.

Skupina ISWG-GHG 11 sfinalizovala návrhy zmien dodatku IX k prílohe VI k dohovoru MARPOL týkajúcich sa zahrnutia podrobnejších informácií o uhlíkovej náročnosti lode s plánovaným schválením týchto zmien na zasadnutí MEPC 78.

Na zasadnutí MEPC 78 sa schválili návrhy zmien dodatku IX k prílohe VI k dohovoru MARPOL týkajúce sa zahrnutia podrobnejších informácií o uhlíkovej náročnosti lode do systému IMO, ktorý slúži na zber údajov o spotrebe lodného paliva; bod 7.119 správy zo zasadnutia MEPC 78 (MEPC 78/17), s plánovaným prijatím na zasadnutí MEPC 79.

Únia na zasadnutiach MEPC 78 a ISWG-GHG 11 zastávala pozíciu podporiť schválenie navrhovaných zmien dodatku IX k prílohe VI k dohovoru MARPOL.

Pozíciou Únie by mala byť podpora týchto zmien, keďže informácie o uhlíkovej náročnosti lodí by predstavovali dôležité informácie o energetickej efektívnosti a uhlíkovej náročnosti celosvetovej flotily, a z tohto dôvodu by sa dané údaje mali oznamovať v systéme zberu údajov IMO.

### **3.4. Relevantné právne predpisy EÚ a právomoc EÚ**

#### *3.4.1. Zmeny kapitoly II-2 Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori*

Na základe článku 6 ods. 2 písm. a) bodu i) smernice 2009/45/ES o bezpečnostných pravidlách a normách pre osobné lode<sup>1</sup> sa dohovor SOLAS v znení zmien uplatňuje na osobné lode triedy A.

Zmeny kapitoly II-2 dohovoru SOLAS, ktoré sa majú prijať na zasadnutí MSC 106, preto budú mať vplyv na uplatniteľné požiadavky podľa smernice 2009/45/ES.

#### *3.4.2. Zmeny Medzinárodného kódexu programu rozšírených inšpekcií v rámci prehliadok lodí na hromadný náklad a ropných tankerov (kódex ESP)*

Nariadením (EÚ) č. 530/2012 o urýchlenom zavedení konštrukčných požiadaviek na dvojité alebo ekvivalentný trup pre ropné tankery s jednoduchým trupom<sup>2</sup> sa zavádza povinné uplatňovanie schémy posudzovania stavu (CAS) IMO na ropné tankery s jednoduchým trupom staršie než 15 rokov. V programe rozšírených inšpekcií v rámci prehliadok lodí na

<sup>1</sup> Ú. v. EÚ L 163, 25.6.2009, s. 1.

<sup>2</sup> Ú. v. EÚ L 172, 30.6.2012, s. 3.

hromadný náklad a ropných tankerov známom aj ako program rozšírených prehliadok (ESP) sa podrobne uvádza spôsob vykonávania týchto dôslednejších posúdení. Keďže v schéme CAS sa program ESP používa ako nástroj na dosiahnutie jej cieľa, všetky zmeny inšpekcii ESP, ako sú aktuálne zmeny s cieľom sústrediť sa pri meraní hrúbky v rámci prvej obnovujúcej prehliadky ropných tankerov s dvojitém trupom len na podozrivé miesta, budú automaticky platné v rámci nariadenia (EÚ) č. 530/2012.

Zmeny kódexu ESP z roku 2011, ktoré sa majú prijať na zasadnutí MSC 106, preto budú mať vplyv na uplatňovanie nariadenia (EÚ) č. 530/2012.

### 3.4.3. *Zmeny prílohy VI k Medzinárodnému dohovoru o zabránení znečisťovaniu z lodí (MARPOL)*

Nariadením (EÚ) 2015/757 o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií oxidu uhličitého z námornej dopravy a o zmene smernice 2009/16/ES sa stanovuje právny rámec systému EÚ na monitorovanie, nahlasovanie a overovanie emisií CO<sub>2</sub> a energetickej efektívnosti lodnej dopravy (nariadenie MRV)<sup>3</sup>. Cieľom nariadenia je zabezpečiť spoľahlivé a overiteľné údaje o emisiách CO<sub>2</sub>, poskytovať podklady tvorcom politík a stimulovať trhové zavádzanie energetickejšieho účinných technológií a uplatňovanie správania, ktoré prispieva k energetickej efektívnosti. Tento cieľ plní odstraňovaním trhových prekážok, ako je nedostatok informácií.

Dňa 22. septembra 2016 boli prijaté súvisiace delegované nariadenia Komisie o overovaní a akreditácii overovateľov a o zlepšení metód monitorovania<sup>4</sup>. Komisia 4. novembra 2016 prijala dve dodatočné vykonávacie nariadenia o parametroch nákladu a vzorových formulároch<sup>5</sup>.

Hodnoty indexu energetickej efektívnosti existujúcej lode (EEXI) a ukazovateľa uhlíkovej náročnosti (CII), ktoré sa majú zahrnúť do systému zberu údajov IMO, súvisia s nariadením o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií oxidu uhličitého z námornej dopravy, keďže cieľom nariadenia EÚ je zhromažďovať a uverejňovať informácie o technickej a prevádzkovej energetickej efektívnosti lodí zvlášť za každú loď.

Zmeny prílohy VI k dohovoru MARPOL, ktoré sa majú prijať na zasadnutí MEPC 79, preto budú mať vplyv na vykonávanie nariadenia (EÚ) 2015/757.

<sup>3</sup> Ú. v. EÚ L 123, 19.5.2015, s. 55.

<sup>4</sup> Delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2016/2071 z 22. septembra 2016, ktorým sa mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/757, pokiaľ ide o metódy monitorovania emisií oxidu uhličitého a pravidiel monitorovania ostatných relevantných informácií (Ú. v. EÚ L 320, 26.11.2016, s. 1 – 4), a delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2016/2072 z 22. septembra 2016 o overovacích činnostiach a akreditácii overovateľov podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/757 o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií oxidu uhličitého z námornej dopravy (Ú. v. EÚ L 320, 26.11.2016, s. 5 – 24).

<sup>5</sup> Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2016/1927 zo 4. novembra 2016 o vzorových formulároch plánov monitorovania, správ o emisiách a dokumentov o zhode podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/757 o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií oxidu uhličitého z námornej dopravy (Ú. v. EÚ L 299, 5.11.2016, s. 1 – 21) a vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2016/1928 zo 4. novembra 2016 o určení prepravovaného nákladu pre iné kategórie lodí, ako sú osobné lode, lode ro-ro a kontajnerové lode podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/757 o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií oxidu uhličitého z námornej dopravy (Ú. v. EÚ L 299, 5.11.2016, s. 22 – 25).

#### 3.4.4. Právomoc EÚ

Zmeny kapitoly II-2 dohovoru SOLAS by mali vplyv na právo Únie, predovšetkým na uplatňovanie smernice 2009/45/ES.

Zmeny kódexu ESP z roku 2011 by mali vplyv na právo Únie, predovšetkým na uplatňovanie nariadenia (EÚ) č. 530/2012.

Zmeny prílohy VI k dohovoru MARPOL by mali vplyv na právo Únie, predovšetkým na uplatňovanie nariadenia (EÚ) 2015/757.

Predmet úpravy plánovaných aktov sa preto týka oblasti, v ktorej má Únia výlučnú vonkajšiu právomoc na základe poslednej časti článku 3 ods. 2 ZFEÚ.

## 4. PRÁVNY ZÁKLAD

### 4.1. Procesnoprávny základ

#### 4.1.1. Zásady

V článku 218 ods. 9 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ) sa stanovujú rozhodnutia, ktorými sa určujú „*pozície, ktoré sa majú prijať v mene Únie v rámci orgánu zriadeného dohodou, keď je tento orgán vyzvaný prijať akty s právnymi účinkami s výnimkou aktov dopĺňajúcich alebo meniacich inštitucionálny rámec danej dohody*“.

Článok 218 ods. 9 ZFEÚ sa uplatňuje bez ohľadu na to, či je Únia členom predmetného orgánu alebo zmluvnou stranou dohody<sup>6</sup>.

Pojem „*akty s právnymi účinkami*“ zahŕňa akty, ktoré majú právne účinky na základe pravidiel medzinárodného práva, ktorým sa riadi predmetný orgán. Zahŕňa aj nástroje, ktoré nemajú záväzný účinok podľa medzinárodného práva, ale „*môžu rozhodujúcim spôsobom ovplyvniť obsah právnej úpravy prijatej normotvorcom EÚ*“<sup>7</sup>.

#### 4.1.2. Uplatnenie na tento prípad

Výbory IMO pre námornú bezpečnosť a pre ochranu morského prostredia sú orgány zriadené dohodou, a to Dohovorom o Medzinárodnej námornej organizácii.

Akty, ktoré majú tieto dva výbory IMO prijať, predstavujú akty s právnymi účinkami. Plánované akty môžu rozhodujúcim spôsobom ovplyvniť obsah týchto právnych predpisov EÚ, a to predovšetkým:

- smernicu 2009/45/ES o bezpečnostných pravidlách a normách pre osobné lode. Dôvodom je, že na základe článku 6 ods. 2 písm. a) bodu i) sa dohovor SOLAS v znení zmien uplatňuje na osobné lode triedy A,
- nariadenie (EÚ) č. 530/2012 o urýchlennom zavedení konštrukčných požiadaviek na dvojité alebo ekvivalentný trup pre ropné tankery s jednoduchým trupom. Dôvodom je, že v nariadení (EÚ) č. 530/2012 sa zavádza povinné uplatňovanie schémy posudzovania stavu (CAS) IMO na ropné tankery s jednoduchým trupom staršie ako 15 rokov. V programe rozšírených inšpekcií v rámci prehliadok lodí na hromadný náklad a ropných tankerov známom aj ako program rozšírených prehliadok (ESP) sa podrobne uvádza spôsob vykonávania týchto dôslednejších posúdení. Keďže v schéme CAS sa program ESP používa ako nástroj na dosiahnutie jej cieľa, všetky

<sup>6</sup> Vec C-399/12, Nemecko/Rada (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, bod 64.

<sup>7</sup> Vec C-399/12, Nemecko/Rada (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, body 61 – 64.

zmeny inšpekcí ESP, ako sú aktuálne zmeny s cieľom sústrediť sa pri meraní hrúbky v rámci prvej obnovujúcej prehliadky ropných tankerov s dvojitým trupom len na podozrivé miesta, budú automaticky platné v rámci nariadenia (EÚ) č. 530/2012,

- nariadenie (EÚ) 2015/757 o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií oxidu uhličitého z námornej dopravy a o zmene smernice 2009/16/ES. Dôvodom je súvislosť medzi nariadením o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií oxidu uhličitého z námornej dopravy a hodnotami indexu energetickej efektívnosti existujúcej lode a ukazovateľa uhlíkovej náročnosti, ktoré sa majú zahrnúť do systému zberu údajov IMO.

Preto zmeny

- kapitoly II-2 Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori,
- Medzinárodného kódexu programu rozšírených inšpekcí v rámci prehliadok lodí na hromadný náklad a ropných tankerov (kódex ESP),
- prílohy VI k Medzinárodnému dohovoru o zabránení znečisťovaniu z lodí (MARPOL)

môžu rozhodujúcim spôsobom ovplyvniť obsah uvedených právnych predpisov EÚ, a to najmä smernice 2009/45/ES o bezpečnostných pravidlách a normách pre osobné lode, nariadenia (EÚ) č. 530/2012 o urýchlennom zavedení konštrukčných požiadaviek na dvojitý alebo ekvivalentný trup pre ropné tankery s jednoduchým trupom a nariadenia (EÚ) 2015/757 (nariadenia o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií oxidu uhličitého z námornej dopravy), ktorým sa stanovuje právny rámec systému EÚ na monitorovanie, nahlasovanie a overovanie emisií CO<sub>2</sub> a energetickej efektívnosti lodnej dopravy.

Plánovanými aktmi sa nedopĺňa ani nemení inštitucionálny rámec dohody.

Procesnoprávnym základom navrhovaného rozhodnutia je preto článok 218 ods. 9 ZFEÚ.

## **4.2. Hmotnoprávny základ**

### *4.2.1. Zásady*

Hmotnoprávny základ rozhodnutia podľa článku 218 ods. 9 ZFEÚ závisí predovšetkým od cieľa a obsahu pripravovaného aktu, v súvislosti s ktorým sa prijíma pozícia v mene Únie. Ak plánovaný akt sleduje dva ciele alebo obsahuje dve zložky a ak jeden z týchto cieľov alebo jednu z týchto zložiek možno určiť ako hlavnú, zatiaľ čo druhý cieľ alebo druhá zložka sú len vedľajšie, rozhodnutie podľa článku 218 ods. 9 ZFEÚ musí byť založené na jedinom hmotnoprávnom základe, a to na tom, ktorý si vyžaduje hlavný alebo prevažujúci cieľ alebo zložka.

### *4.2.2. Uplatnenie na tento prípad*

Hlavný cieľ a obsah plánovaného aktu sa týkajú námornej dopravy. Hmotnoprávnym základom navrhovaného rozhodnutia je preto článok 100 ods. 2 ZFEÚ.

## **4.3. Záver**

Právnym základom navrhovaného rozhodnutia by mal byť článok 100 ods. 2 ZFEÚ v spojení s článkom 218 ods. 9 ZFEÚ.

Návrh

## ROZHODNUTIE RADY

**o pozícii, ktorá sa má zaujať v mene Európskej únie v Medzinárodnej námornej organizácii na 106. zasadnutí Výboru pre námornú bezpečnosť a na 79. zasadnutí Výboru pre ochranu morského prostredia, pokiaľ ide o prijatie zmien Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori (SOLAS), Medzinárodného kódexu programu rozšírených inšpekcii v rámci prehliadok lodí na hromadný náklad a ropných tankerov, 2011 (kódexu ESP z roku 2011) a prílohy VI k Medzinárodnému dohovoru o zabránení znečisťovaniu z lodí (MARPOL)**

RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 100 ods. 2 v spojení s článkom 218 ods. 9,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

keďže:

- (1) Dohovor o Medzinárodnej námornej organizácii (ďalej len „IMO“) nadobudol platnosť 17. marca 1958.
- (2) IMO je špecializovaná agentúra Organizácie Spojených národov zodpovedná za bezpečnosť a ochranu lodnej dopravy, ako aj za prevenciu znečisťovania mora a ovzdušia plavidlami. Členmi IMO sú všetky členské štáty Únie. Únia nie je členom IMO.
- (3) Podľa článku 28 písm. b) dohovoru o IMO poskytuje výbor pre námornú bezpečnosť zariadenia na výkon akýchkoľvek úloh, ktorými bol poverený v dohovore o IMO alebo ktorými ho poverilo Zhromaždenie alebo Rada IMO, alebo úloh, ktorými môže byť poverený v uvedenom rozsahu pôsobnosti prostredníctvom akéhokoľvek iného medzinárodného nástroja a ktoré IMO akceptuje.
- (4) Podľa článku 38 písm. a) dohovoru o IMO vykonáva Výbor pre ochranu morského prostredia také funkcie, ktorými IMO je alebo môže byť poverená na základe alebo podľa medzinárodných dohovorov o prevencii a kontrole znečisťovania morí z lodí, najmä pokiaľ ide o prijatie a zmenu pravidiel alebo iných ustanovení.
- (5) Výbor pre námornú bezpečnosť má na svojom 106. zasadnutí od 4. do 11. novembra 2022 prijať zmeny kapitoly II-2 Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori (ďalej len „dohovor SOLAS“) a zmeny Medzinárodného kódexu programu rozšírených inšpekcii v rámci prehliadok lodí na hromadný náklad a ropných tankerov (ďalej len „kódex ESP“).
- (6) Výbor pre ochranu morského prostredia má na svojom 79. zasadnutí od 12. do 16. decembra 2022 prijať zmeny dodatku IX k prílohe VI k Medzinárodnému dohovoru o zabránení znečisťovaniu z lodí (ďalej len „MARPOL“).

- (7) Je vhodné stanoviť pozíciu, ktorá sa má zaujať v mene Únie na 106. zasadnutí Výboru pre námornú bezpečnosť, keďže plánované zmeny kapitoly II-2 dohovoru SOLAS a kódexu ESP z roku 2011 môžu rozhodujúcim spôsobom ovplyvniť obsah práva Únie, konkrétne smernice 2009/45/ES o bezpečnostných pravidlách a normách pre osobné lode<sup>1</sup> a nariadenia (EÚ) č. 530/2012 o urýchlenom zavedení konštrukčných požiadaviek na dvojité alebo ekvivalentný trup pre ropné tankery s jednoduchým trupom<sup>2</sup>.
- (8) Zmenami kapitoly II-2 dohovoru SOLAS sa zohľadnia dodávatelia naftového paliva, ktorí nespĺnili požiadavky na bod vzplanutia, opatrenia zamerané proti dodávateľom naftového paliva, v prípade ktorých sa zistilo, že dodávajú naftové palivo, ktoré nespĺňa minimálne požiadavky na bod vzplanutia, a dokumentácia bodu vzplanutia skutočnej dávky paliva pri tankovaní lodného paliva. Únia by mala podporiť tieto zmeny, keďže sa vďaka nim posilní bezpečnosť lodí v súvislosti s používaním naftového paliva prostredníctvom zohľadnenia dodávateľov naftového paliva, ktorí nespĺnili požiadavky na bod vzplanutia, opatrení zameraných proti dodávateľom naftového paliva, v prípade ktorých sa zistilo, že dodávajú naftové palivo, ktoré nespĺňa minimálne požiadavky na bod vzplanutia, a dokumentácie bodu vzplanutia skutočnej dávky paliva pri tankovaní lodného paliva.
- (9) Je vhodné stanoviť pozíciu, ktorá sa má zaujať v mene Únie na 79. zasadnutí Výboru pre ochranu morského prostredia, keďže plánované zmeny prílohy VI k dohovoru MARPOL budú môcť rozhodujúcim spôsobom ovplyvniť obsah práva Únie, konkrétne nariadenia (EÚ) 2015/757 o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií oxidu uhličitého z námornej dopravy a o zmene smernice 2009/16/ES<sup>3</sup>.
- (10) Zmenami prílohy VI k dohovoru MARPOL sa zahrnú podrobnejšie informácie o uhlíkovej náročnosti lode do systému IMO, ktorý slúži na zber údajov o spotrebe lodného paliva. Únia by mala podporiť tieto zmeny, keďže informácie o uhlíkovej náročnosti lodí by predstavovali dôležité informácie o energetickej efektívnosti a uhlíkovej náročnosti celosvetovej flotily, a preto by sa dané údaje mali oznamovať v systéme zberu údajov IMO.
- (11) Pozíciu Únie má vyjadriť Komisia ako pozorovateľ v rámci IMO a členské štáty Únie, ktoré sú členmi Výboru IMO pre námornú bezpečnosť a Výboru IMO pre ochranu morského prostredia, konajúc spoločne v záujme Únie,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

### *Článok 1*

Pozíciou, ktorá sa má zaujať v mene Únie na 106. zasadnutí Výboru Medzinárodnej námornej organizácie (ďalej len „IMO“) pre námornú bezpečnosť, je súhlas so zmenami kapitoly II-2 Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori (SOLAS), ako sa uvádza v bode 5.13 správy zo zasadnutia MSC 105 (MSC 105/20), a Medzinárodného kódexu programu rozšírených inšpekcií v rámci prehliadok lodí na hromadný náklad a ropných tankerov, 2011 (kódexu ESP z roku 2011), ako sa uvádza v bode 15.12 správy zo zasadnutia MSC 105 (MSC 105/20).

<sup>1</sup> Ú. v. EÚ L 163, 25.6.2009, s. 1.

<sup>2</sup> Ú. v. EÚ L 172, 30.6.2012, s. 3.

<sup>3</sup> Ú. v. EÚ L 123, 19.5.2015, s. 55.

## *Článok 2*

Pozíciou, ktorá sa má zaujať v mene Únie na 79. zasadnutí Výboru IMO pre ochranu morského prostredia, je súhlas s prijatím zmien dodatku IX k prílohe VI k Medzinárodnému dohovoru o zabránení znečisťovaniu z lodí (MARPOL), ako sa uvádza v bode 7.119 správy zo zasadnutia MEPC 78 (MEPC 78/17).

## *Článok 3*

1. Pozíciu uvedenú v článku 1 vyjadrí Komisia a členské štáty Únie, ktoré sú členmi Výboru IMO pre námornú bezpečnosť, konajúc spoločne.
2. Pozíciu uvedenú v článku 2 vyjadrí Komisia a členské štáty Únie, ktoré sú členmi Výboru IMO pre ochranu morského prostredia, konajúc spoločne.

## *Článok 4*

Toto rozhodnutie je určené Komisii a členským štátom.

V Bruseli

*Za Radu  
predseda*