



V Bruseli 1. 6. 2023
COM(2023) 268 final

**OZNÁMENIE KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU, RADE, EURÓPSKEMU
HOSPODÁRSKEMU A SOCIÁLNEMU VÝBORU A VÝBORU REGIÓNOV**

Námorná bezpečnosť: v centre čistej a modernej lodnej dopravy

OZNÁMENIE KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU, RADE, EURÓPSKEMU HOSPODÁRSKEMU A SOCIÁLNEMU VÝBORU A VÝBORU REGIÓNOV

Námorná bezpečnosť: v centre čistej a modernej lodnej dopravy

Námorná doprava má strategický význam pre hospodárstvo EÚ a prepojenia medzi členskými štátmi a v rámci nich. Vzhľadom na to, že 75 % zahraničného obchodu EÚ sa uskutočňuje na mori, fungujúce, má bezpečné, chránené a udržateľnejšie námorné odvetvie je zásadný význam pre našu obchodnú konkurencieschopnosť a pre získavanie tovaru a surovín pre náš jednotný trh. Námorná doprava nie je len tepnou nášho globalizovaného hospodárstva, ale zároveň je životne dôležitá pre naše ostrovy a okrajové a vzdialené prímorské regióny. Počas pandémie COVID-19 toto odvetvie preukázalo svoju mimoriadnu odolnosť, keď umožnilo pokračovať v obchodovaní so základným tovarom, ako sú potraviny a zdravotnícke potreby. Pandémia bola jasnou pripomienkou kľúčovej úlohy, ktorú zohráva námorná doprava a ľudia, ktorí v nej pracujú, a pripomenula nevyhnutnosť zohľadňovania významu tohto odvetvia v politikách EÚ. Nové geopolitické okolnosti vyvolané ruskou vojnou proti Ukrajine a z nich vyplývajúce zmeny v obchodných a energetických modeloch poukázali na naliehavú potrebu posilniť strategickú autonómiu EÚ, a to aj v námornom odvetví.

Úroveň námornej bezpečnosti vo vodách EÚ je v súčasnosti veľmi vysoká, počet úmrtí je nízky a nedochádza k väčším únikom ropy, ktoré by dosiahli rozsah havárií ropných tankerov *Erika* a *Prestige*¹. Každý rok je však nahlásených vyše 2 000 námorných nehôd a incidentov². Stačí jedna nehoda osobnej lode alebo nákladného plavidla prepravujúceho nebezpečný alebo škodlivý materiál, aby mala zničujúci vplyv na pracovníkov, občanov vo všeobecnosti a morské prostredie. Prechod na čistejšiu a autonómnejšiu lodnú dopravu so sebou prináša aj nové výzvy. Bezpečnosť, ochrana a environmentálna udržateľnosť systému dopravy sú prvoradé a nemali by sa oslabovať. EÚ by mala rozvíjať proaktívne a preventívne politiky a mala by si v tejto oblasti zachovať vedúce postavenie v globálnom meradle založené na nepretržitom úsilí, do ktorého sú zapojené medzinárodné, vnútroštátne a miestne orgány, ako aj zainteresované strany vrátane občianskej spoločnosti.

V záujme digitálnej transformácie a transformácie na dosiahnutie udržateľnosti musí námorná doprava prejsť zásadnou premenou. Keďže toto odvetvie predstavuje 3 % celosvetových emisií skleníkových plynov, musí prejsť na technológie, pohonné systémy a palivá s nízkymi a nulovými emisiami týchto plynov. Malo by znížiť aj svoje emisie látok znečisťujúcich ovzdušie a svoj celkový vplyv na morské prostredie vrátane morského plastového odpadu a podmorského hluku. Digitalizácia a prechod na inteligentné a autonómne systémy lodnej dopravy prinášajú zároveň príležitosti aj výzvy. Tieto transformácie si vyžadujú prostredie podporujúce inovácie vrátane financovania, ako sa poskytuje napríklad v rámci partnerstva Vodná doprava s nulovými emisiami³. Okrem toho musia byť sprevádzané rozsiahlym úsilím v oblasti rekvalifikácie a profesijného rozvoja

¹ Havária lode MV *Erika* v roku 1999 pri pobreží Francúzska (20 000 ton ropy), havária lode MV *Prestige* v roku 2002 pri pobreží Španielska (63 000 ton ropy).

² Výročná správa EMSA o námorných nehodách a incidentoch, Európska informačná platforma o námorných nehodách (EMCIP).

³ [Partnerstvo – waterborne.eu](https://www.waterborne.eu/).

pracovnej sily, ako aj opatreniami, ktorých cieľom je prilákať do odvetvia pracovníkov, predovšetkým mladých ľudí. Námorníci a pracovníci v námornej doprave predstavujú najcennejšie aktíva odvetvia a musia byť v centre bezpečnej a udržateľnej transformácie.

Európskou zelenou dohodou, stratégiou pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu⁴ a akčným plánom nulového znečistenia⁵ sa určilo smerovanie na úrovni EÚ s celkovou ambíciou dosiahnuť dekarbonizovanú, inteligentnú a odolnú námornú dopravu bez nehôd, bez odpadu a bez znečistenia. Vďaka legislatívnemu balíku Fit for 55 sa dosiahol značný pokrok na ceste k zvyšovaniu udržateľnosti odvetvia. Prostredníctvom nariadenia FuelEU Maritime⁶, ktoré je zamerané na podporu širšieho používania udržateľných palív v námornej doprave, a rozšírenia systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Európskej únii na námornú dopravu⁷ EÚ prijala opatrenia, ktorými sa stimulujú investície do čistých technológií a palív a ktorými sa zabezpečí, aby odvetvie prispelo k dosiahnutiu cieľa Parížskej dohody obmedziť globálne otepľovanie na úroveň 1,5 °C.

S cieľom zmodernizovať pravidlá EÚ týkajúce sa námornej bezpečnosti a udržateľnosti námornej dopravy a poskytnúť EÚ nástroje na podporu čistej a modernej lodnej dopravy navrhuje Komisia revíziu piatich právnych predpisov. Majú zabezpečiť, aby námorné odvetvie EÚ slúžilo svojmu účelu. Spoločne tieto návrhy tvoria základ nášho úsilia zabezpečiť v prospech našich občanov, pobrežných spoločností, morského prostredia a zdravých oceánov efektívnu, udržateľnú a bezpečnú námornú premávku a dopravu vo vodách EÚ a mimo nich. Popri tomto rozsiahlom právnom rámci je EÚ odhodlaná pracovať v rámci Medzinárodnej námornej organizácie (IMO) na stanovení vysokých štandardov v oblasti bezpečnosti a ochrany, digitalizácie, ekologizácie a dekarbonizácie lodnej dopravy. Súbežnou existenciou európskych pravidiel a činnosti EÚ v rámci IMO sa zabezpečí zachovanie rovnakých podmienok na jednotnom trhu, ako aj na celom svete, čím sa predíde riziku rušenia registrácie lodí v EÚ a poškodenia európskych záujmov.

Tento balík právnych predpisov v oblasti námornej dopravy tvorí päť návrhov na revíziu týchto právnych aktov:

- smernice 2009/21/ES o plnení povinností vlajkového štátu,
- smernice 2009/16/ES o štátnej prístavnej kontrole,
- smernice 2009/18/ES o vyšetrovaní nehôd v sektore námornej dopravy,
- smernice 2005/35/ES o znečisťovaní mora z lodí a o zavedení sankcií za porušenia a
- nariadenia (ES) č. 1406/2002, ktorým sa ustanovuje Európska námorná bezpečnostná agentúra.

1. Existujúci rámec EÚ pre námornú bezpečnosť a udržateľnosť námornej dopravy: spoľahlivý súbor právnych predpisov, ktorý sa musí zmodernizovať

Tri smernice o povinnostiach vlajkového štátu, o štátnej prístavnej kontrole a o vyšetrovaní nehôd predstavujú hlavné piliere námornej bezpečnosti. Odzrkadľujú sa v nich medzinárodné záväzky členských štátov ako vlajkových, prístavných a pobrežných štátov stanovené v Dohovore Organizácie Spojených národov o morskom práve (UNCLOS), ktorého

⁴ <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-04/2021-mobility-strategy-and-action-plan.pdf>.

⁵ COM(2019) 640, COM(2021) 400 final.

⁶ COM(2021) 562 final – Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o využívaní palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív v námornej doprave a o zmene smernice 2009/16/ES.

⁷ COM(2021) 551 final – Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení smernica 2003/87/ES o vytvorení systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Únii.

zmluvnou stranou je aj samotná EÚ. Opatreniami EÚ v oblasti námornej bezpečnosti sa dopĺňa aj vykonáva medzinárodný právny rámec, a najmä podrobné pravidlá a normy stanovené v hlavných dohovoroch IMO. Vďaka začleneniu týchto pravidiel a noriem do právneho systému EÚ bude možné nedodržovanie týchto ustanovení napadnúť na Súdnom dvore Európskej únie, čím sa zabezpečí jednotné presadzovanie ich dodržiavania v celej EÚ a zaisťujú sa rovnaké podmienky pre členské štáty aj pre prevádzkovateľov pôsobiacich v odvetví. Zároveň sa začlenením medzinárodných pravidiel do práva EÚ, a teda zosúladiením práva EÚ s medzinárodnými pravidlami, zabezpečí, aby naše vlajkové štáty a prevádzkovatelia využívali rovnaké podmienky na celosvetovej úrovni a aby sa zachovala konkurencieschopnosť lodnej dopravy EÚ.

Námorná bezpečnosť sa sústreďuje okolo troch obranných línií v oblasti verejných opatrení, kým povinnosťou vlastníkov a prevádzkovateľov lodí je udržiavať lode za každých okolností v takom stave, aby dokázali plniť svoj účel. Hlavnú zodpovednosť nesie vlajkový štát, ktorý musí zabezpečiť, aby bola loď spôsobilá na plavbu a aby mala potrebné osvedčenia, ktoré preukazujú súlad s medzinárodnými pravidlami a normami. Vlajkový štát teda predstavuje prvú líniu obrany. Keďže sa však predpisy vlajkového štátu vzťahujú iba na plavidlá, ktoré sa plavia pod jeho vlajkou, a keďže niektoré vlajkové štáty nie sú ochotné alebo schopné presadzovať dodržiavanie príslušných pravidiel v prípade svojich flotíl, vykonávajú úradníci štátnej prístavnej kontroly inšpekcie zahraničných lodí, keď sa tieto lode nachádzajú v prístavoch. Štátna prístavná kontrola je teda druhou obrannou líniou. Napriek týmto dvom vrstvám prevencie stále môže dochádzať k nehodám a k úmyselnému porušovaniu povinností alebo k ich porušovaniu z nedbanlivosti. Príčiny nehôd a porušení by sa mali vyšetrovať, aby sa zabezpečilo sústavné zlepšovanie, zabránilo opätovnému výskytu podobných nehôd a aby sa potrestali páchatelia nezákonných činností. Toto je tretia línia obrany.

Spoločným cieľom týchto obranných línií je zaručiť riadne presadzovanie dodržiavania pravidiel, a preto by mali viesť k obmedzeniu výskytu incidentov a nehôd a v konečnom dôsledku by mali zabrániť stratám na ľudských životoch a znečisťovaniu životného prostredia.

V rámci kontroly vhodnosti vykonanej v roku 2018 sa dospelo k záveru, že tieto tri smernice vytvárali pridanú hodnotu, predovšetkým pre harmonizované vykonávanie medzinárodných pravidiel a presadzovanie ich dodržiavania, a že dosiahli svoje plánované ciele. V rámci kontroly vhodnosti sa však poukázalo aj na to, že existuje priestor na zlepšenie a príležitosti na ďalšiu digitalizáciu, spoluprácu medzi členskými štátmi a väčšiu podporu od Európskej námornej bezpečnostnej agentúry (EMSA).

Námorné nehody nespôsobujú len straty na životoch a hospodárske straty, majú aj priamy vplyv na životné prostredie. Znečisťujúce látky, ako je ropa, odpadové splašky alebo chemické látky, vypúšťané loďami, či už náhodne, úmyselne alebo z nedbanlivosti, majú negatívny účinok na morské prostredie a môžu vážne znečistiť morské a pobrežné biotopy. Takýmto znečisťovaním sa preto zaoberajú osobitné doplnkové právne predpisy EÚ týkajúce sa nepovoleného vypúšťania látok, konkrétne smernica o znečisťovaní mora z lodí.

Touto smernicou sa nestanovujú normy týkajúce sa špecifikácie takéhoto vypúšťania látok. Tieto špecifikácie sa upravujú na medzinárodnej úrovni dohovorom MARPOL organizácie IMO (Medzinárodný dohovor o zabránení znečisťovaniu z lodí), podľa ktorého sa určuje, či je vypúšťanie povolené alebo nepovolené. Na druhej strane je úlohou smernice stanoviť členským štátom povinnosť určovať za nepovolené vypúšťanie látok účinné, primerané

a odrádzajúce sankcie vrátane trestných sankcií. Smernicou sa takisto v celej EÚ stanovuje spolupráca v oblasti presadzovania dodržiavania predpisov s podporou agentúry EMSA. Smernica dopĺňa medzinárodný režim tým, že podporuje členské štáty EÚ pri identifikácii páchatel'ov pomocou informácií zo systému satelitného dohľadu týkajúcich sa možných únikov ropy, a prostredníctvom režimu zodpovednosti, ktorý uľahčuje postihovanie znečisťovateľ'ov.

V rámci hodnotenia smernice sa poukázalo na niekoľko nedostatkov, ktorých riešením sa zaoberá navrhovaná revízia. Súčasťou riešenia je zabezpečiť primerané odhaľovanie nepovoleného vypúšťania látok, stíhanie porušení a postihovanie páchatel'ov nezákonných činností, čím sa v podstate obmedzí nepovolené vypúšťanie a zmenšia sa jeho vplyvy na životné prostredie. Revízia má spoločne so smernicou o prístavných zberných zariadeniach za cieľ odrádzať všetkých vlastníkov a prevádzkovateľ'ov lodí (bez ohľadu na vlajku) od akéhokoľvek nepovoleného vypúšťania látok do európskych morí. Normou by sa malo stať vyloženie všetkého lodného odpadu v prístavných zberných zariadeniach v EÚ.

Agentúra EMSA zohráva kľúčovú úlohu v rámci EÚ pre námornú bezpečnosť a významne prispieva k povzbudivým výsledkom, ktoré EÚ dosiahla z hľadiska zabezpečenia kvalitnej lodnej dopravy a kultúry bezpečnosti. Agentúra bola zriadená v roku 2002 v reakcii na námorné katastrofy po nehodách lodí Prestige a Erika, pričom jej osobitným cieľom je podpora Európskej komisie a členských štátov pri uplatňovaní a monitorovaní právnych predpisov EÚ v oblasti námornej bezpečnosti. Vďaka svojim návštevám a inšpekciám (oddelenie auditu) agentúra podstatným spôsobom prispieva k európskej pridanej hodnote v oblasti námornej bezpečnosti, keďže pomáha pri presadzovaní dodržiavania pravidiel a uľahčovaní ich účinného a efektívneho vykonávania. Agentúra musí napriek rozširujúcemu sa portfóliu činností naďalej vyčleňovať dostatočné prostriedky na túto základnú úlohu, aby mohla pokračovať v poskytovaní služieb vysokej kvality členským štátom, Komisii a širšiemu námornému spoločenstvu.

Od roku 2002 sa úlohy agentúry rozšírili a EMSA teraz ponúka technickú, vedeckú a prevádzkovú pomoc v širokom okruhu oblastí súvisiacich s námornou dopravou, predovšetkým v súvislosti so zelenou a digitálnou transformáciou. Mandát agentúry sa s výnimkou zmeny týkajúcej sa spolupráce v oblasti pobrežnej stráže naposledy revidoval v roku 2013 a musí sa aktualizovať tak, aby sa v ňom odrážal aktuálny rozsah činností agentúry EMSA, vývoj regulačného rámca, najmä tento balík právnych predpisov v oblasti námornej dopravy, a trendy v námornom odvetví.

2. Zosúladenie s medzinárodnými predpismi a rozšírenie rozsahu pôsobnosti v záujme zvýšenia účinnosti rámca

Jedným z hlavných dôvodov revízie týchto piatich legislatívnych textov je potreba dosiahnuť súlad s aktualizovanými medzinárodnými predpismi a výhody vyplývajúce z tohto zosúladenia. Súbežná existencia nezosúladených noriem a predpisov zaťažuje príslušné odvetvie a vnútroštátne správne orgány, vytvára pre ne právnu neistotu a ohrozuje rovnaké podmienky a konkurencieschopnosť lodnej dopravy EÚ. Začlenenie medzinárodných predpisov do práva EÚ by sa malo uskutočniť spôsobom, ktorým sa zabezpečí účinné uplatňovanie, jednotnosť a riadne presadzovanie dodržiavania predpisov, čím sa dosiahne kvalitná lodná doprava.

V prípade smernice o vlajkovom štáte je pre revíziu zásadné začlenenie kódexu na vykonávanie nástrojov IMO (ďalej len „kódex III“), ktorý bol prijatý v roku 2013 a platnosť nadobudol v roku 2016. Kódex III predstavuje v rámci IMO významný pokrok, keďže sa ním zabezpečuje, aby vnútroštátne orgány mali zdroje a právomoci, ktoré ako vlajkový štát potrebujú na to, aby si mohli plniť svoje medzinárodné povinnosti. Okrem toho sa kódexom III zaviedla pre všetkých členov IMO povinnosť podrobiť sa každých sedem rokov súvisiacemu komplexnému auditu IMO, ktorý bol pre členské štáty EÚ povinný už od roku 2009.

Presadzovanie dodržiavania medzinárodného Dohovoru o pracovných normách v námornej doprave, ktorým sa upravujú všetky otázky súvisiace s pracovnými a životnými podmienkami námorníkov, sa už vzhľadom na jeho význam do práva EÚ zaviedlo osobitným právnym aktom⁸, ktorý sa vzťahuje na vlajkové štáty⁹. Sociálne predpisy sú totiž pre dobré podmienky posádok a pre námornú bezpečnosť skutočne zásadné (keďže za väčšinu incidentov môže ľudský faktor).

Revíziou smernice o štátnej prístavnej kontrole sa aktualizujú predpisy EÚ a zosúladujú sa s novými platnými medzinárodnými právnymi nástrojmi, a to najmä s dohovorom IMO o nakladaní so záťažovou vodou a dohovorom z Nairobi o odstraňovaní vrakov lodí. Na zvýšenie účinnosti prístavné štáty, ktoré vykonávajú inšpekcie v oblasti štátnej prístavnej kontroly, systematicky koordinovali svoju činnosť na regionálnej úrovni. Prvou z deviatich takýchto medzivládnych štruktúr je Parížske memorandum o porozumení o štátnej prístavnej kontrole¹⁰ (ďalej len „Parížske MoP“) podpísané v roku 1982. Členmi Parížskeho MoP je všetkých 24 členských štátov Európskeho hospodárskeho priestoru (EHP) s námornými prístavmi, ako aj Kanada, Ruská federácia¹¹ a Spojené kráľovstvo. EÚ členom nie je.

Štátna prístavná kontrola v EÚ je založená na postupe a nástrojoch Parížskeho MoP už od roku 2009, keď bola prijatá smernica. Preto treba začleniť aj niekoľko zmien a zlepšení, o ktorých v rámci Parížskeho MoP rozhodlo v priebehu posledných 14 rokov. Pokiaľ ide o smernicu o vyšetrowaní nehôd, s cieľom zohľadniť zmeny v medzinárodnom regulačnom prostredí, najmä kódex IMO pre vyšetrowanie nehôd, a primeraným spôsobom vziať do úvahy situáciu plavidiel v prístavoch a nehody postihujúce prístavných pracovníkov sa aktualizuje vymedzenie niekoľkých pojmov a viacero odkazov.

Komisia navrhuje rozšíriť rozsah pôsobnosti smernice o štátnej prístavnej kontrole a smernice o vyšetrowaní nehôd na rybárske plavidlá, v prípade ktorých pretrvávajú závažné bezpečnostné riziká. Pre tie členské štáty, ktoré majú záujem vykonávať tieto inšpekcie, sa vytvorí dobrovoľný systém štátnej prístavnej kontroly rybárskych plavidiel s dĺžkou viac ako 24 metrov, ktoré zastavujú v prístavoch EÚ, čo poskytne druhú obrannú líniu v súvislosti s týmto typom plavidiel. Hlavnú zodpovednosť za bezpečnosť rybárskeho plavidla v skutočnosti nesie vlajkový štát, keďže menšie rybárske plavidlá zvyčajne nenavštevujú

⁸ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2013/54/EÚ z 20. novembra 2013 o určitých zodpovednostiach vlajkového štátu za plnenie Dohovoru o pracovných normách v námornej doprave z roku 2006 a jeho presadzovanie (Ú. v. EÚ L 329, 10.12.2013, s. 1).

⁹ A revíziou smernice o štátnej prístavnej kontrole, pokiaľ ide o časť týkajúcu sa presadzovania dodržiavania predpisov prístavným štátom – smernica Európskeho parlamentu a Rady 2013/38/EÚ z 12. augusta 2013, ktorou sa mení smernica 2009/16/ES o štátnej prístavnej kontrole (Ú. v. EÚ L 218, 14.8.2013, s. 1).

¹⁰ www.parismou.org.

¹¹ Členstvo Ruskej federácie v Parížskom MoP bolo pozastavené v máji 2022 v nadväznosti na ruskú inváziu na Ukrajinu.

zahraničné prístavy a v mnohých prípadoch nepatria do rozsahu pôsobnosti medzinárodných dohôd. Vyšetrovanie nehôd sa po novom nebude vzťahovať iba na väčšie rybárske plavidlá, ale čiastočne sa rozšíri na najväčšie nehody menších rybárskych plavidiel s dĺžkou menej ako 15 metrov, pričom sa zabezpečí, aby sa administratívne zaťaženie udržalo na nevyhnutnom minime.

Pokiaľ ide o znečisťovanie mora z lodí, rozsah pôsobnosti smernice sa rozširuje tak, aby sa úplne vzťahovala na päť príloh k dohovoru MARPOL organizácie IMO¹². Okrem nepovoleného vypúšťania ropy a škodlivých kvapalných látok (jej súčasný rozsah pôsobnosti) sa smernica bude vzťahovať aj na nepovolené vypúšťanie škodlivých látok v balenej forme, odpadovú vodu, odpadky, ako aj vypúšťanú vodu a zvyšky zo systémov čistenia výfukových plynov (práčky plynov). Zároveň ide o významný príspevok k cieľom Európskej zelenej dohody, ktorá sleduje ambície v oblasti nulového znečistenia a udržateľnej a inteligentnej mobility, ktoré sa vzťahujú aj na tieto ďalšie škodlivé látky.

Toto zosúladenie s dohovormi MARPOL je pre revíziu smernice o znečisťovaní mora z lodí zásadné. Na toto zosúladenie vyzvali Európsky parlament a Rada v roku 2019, keď bola prijatá revidovaná smernica o prístavných zberných zariadeniach na zvyšky nákladu a odpad¹³. Zámerom bolo doplniť dohodnuté prísnejšie predpisy v oblasti prístavných zberných zariadení a zabrániť tak situácii, keď by mohli neúmyselne stimulovať viac nepovoleného vypúšťania na mori.

Vzhľadom na uvedené revízie a všeobecnejšie zmeny celkového regulačného prostredia od roku 2013 je potrebné aktualizovať aj mandát EMSA s cieľom lepšie zohľadniť skutočnosť, že agentúra zohráva čoraz väčšiu úlohu pri podpore množstva oblastí námornej dopravy, vrátane bezpečnosti, prevencie znečisťovania a ochrany životného prostredia, opatrení v oblasti klímy, ochrany, dohľadu a krízového riadenia a digitalizácie. V revidovanom mandáte sa nezohľadnia iba úlohy, ktorými agentúru od roku 2013 poverila Komisia a členské štáty, ale aj nové úlohy týkajúce sa bezpečnosti a udržateľnosti vyplývajúce z tohto legislatívneho balíka. Anticipáciou vývoja, najmä v oblasti digitalizácie a automatizácie, sa tak agentúra pripraví aj na budúcnosť.

3. Úsilie o väčšiu environmentálnu udržateľnosť

Námorná doprava je v súčasnosti vzhľadom na jej objem a podiel prepravovaného tovaru, ako aj jej prínos pre hospodárstvo EÚ a svetové hospodárstvo jedným z najčistejších druhov dopravy¹⁴. Pre udržanie jej príťažlivosti je zásadné zabezpečiť kvalitu lodnej dopravy a bezpečnosť a ochranu námorného odvetvia. Námorné odvetvie je však aj významným producentom emisií skleníkových plynov a je zodpovedné za významné znečisťovanie ovzdušia a morí, ktoré poškodzuje morské prostredie, jeho biodiverzitu a uhlíkovú odolnosť, ako aj zdravie pobrežných populácií. Podobne ako v prípade iných hospodárskych odvetví,

¹² Šiesta príloha sa týka emisií látok znečisťujúcich ovzdušie a čiastočne už je pokrytá právnymi predpismi EÚ (smernica o síre) alebo sa zohľadní neskôr, pričom sa na ňu vzťahuje doložka o preskúmaní v revidovanej smernici o znečisťovaní mora z lodí (NOx, morský odpad a podmorský hluk).

¹³ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/883 zo 17. apríla 2019 o prístavných zberných zariadeniach na vykladanie odpadu z lodí, ktorou sa mení smernica 2010/65/EÚ a zrušuje smernica 2000/59/ES (Ú. v. EÚ L 151, 7.6.2019, s. 116).

¹⁴ *Rail and waterborne – best for low-carbon motorised transport* (Železničná a vodná doprava – najlepšia voľba pre nízkouhlíkovú motorizovanú dopravu), štúdia Európskej environmentálnej agentúry, 2021.

ako je cestná doprava, ktoré eliminujú emisie uhlíka alebo rýchlo znižujú emisie ďalších znečisťujúcich látok, aj v prípade námornej dopravy bude musieť byť príspevok k znižovaniu týchto emisií a znečisťovania relatívne vyšší. Toto odvetvie si teda bude naďalej vyžadovať pozornosť a opatrenia.

Týmto balíkom chce Komisia podporiť kvalitnú lodnú dopravu a moderné, čisté a prosperujúce námorné odvetvie, ktoré si plní príslušné medzinárodné záväzky a záväzky na úrovni EÚ. Legislatívny rámec EÚ by mal odrážať a treťat' všetkých, ktorí obchádzajú alebo sú ochotní obchádzať pravidlá, a poskytovať stimuly pre investície do zavádzania čistých technológií a udržateľných postupov. Ide o jediný spôsob, ako pomôcť stanoviť prísne celosvetové normy a udržať vedúce postavenie lodnej dopravy EÚ vo svete.

Revíziou smernice o vlajkovom štáte sa zavádza účinnejší rámec založený na primeranej úrovni a kvalite inšpekcií lodí a celkového dohľadu nad flotilou, na budovaní kapacít správnych orgánov vlajkového štátu a na lepšom meraní ich fungovania. Rámec posluží predovšetkým bezpečnosti, bude však mať prínos aj pre ochranu životného prostredia. Keď sa v rámci medzinárodných dohovorov začnú uplatňovať prísnejšie environmentálne pravidlá, povinnosť vlajkového štátu presadzovať ich dodržiavanie sa automaticky rozšíri. Revíziou smernice o štátnej prístavnej kontrole sa ďalej zlepši aj schopnosť členských štátov odhaľovať a naprávať nedostatočné dodržiavanie bezpečnostných predpisov a noriem, ale aj s predpisov a noriem v oblasti prevencie znečisťovania.

S cieľom viac zohľadňovať environmentálne faktory sa navyše revíziou smernice o štátnej prístavnej kontrole konkrétne mení rizikový profil lode, na základe ktorého sa určujú lode, na ktorých sa vykoná inšpekcia. V prípade nákladných a osobných lodí s hrubou priestornosťou viac ako 5 000 ton (ktoré sa považujú za najviac znečisťujúce) sa v rizikovom profile lode zohľadní ukazovateľ uhlíkovej intenzity plavidla podľa IMO. Pri všetkých lodiach, ktoré podliehajú štátnej prístavnej kontrole, sa revíziou upravuje váhový koeficient s cieľom zvýšiť významnosť už určených nedostatkov a zadržiacich opatrení súvisiacich s životným prostredím (podľa dohovoru MARPOL, dohovoru o nakladaní so záťažovou vodou a dohovoru o kontrole škodlivých antivegetatívnych systémov na lodiach) týkajúcich sa lode, na ktorej sa vykonáva inšpekcia.

Revíziou smernice o znečisťovaní mora z lodí sa posilní ochrana morského prostredia, a to nielen tým, že sa jej rozsah pôsobnosti uvedie do súladu s medzinárodnými normami, ale aj tým, že sa zvýši účinnosť presadzovania dodržiavania medzinárodných pravidiel v oblasti cezhraničného znečisťovania mora z lodí. Cieľom novej smernice je posilniť postavenie vnútroštátnych orgánov zodpovedných za odhaľovanie a overovanie znečisťovania, predovšetkým nepovoleného vypúšťania látok, aby mohli konať svedomitejšie a koordinované spôsobom. Tento cieľ sa dosiahne vďaka lepším digitálnym nástrojom, budovaniu kapacít a individualizovanej odbornej príprave, ako aj uložením povinnosti nahrávať správy do integrovaného systému, ktorý prevádzkuje agentúra EMSA. Bez toho, aby bola dotknutá možnosť ukladať trestné sankcie v rámci smernice o trestných činoch proti životnému prostrediu¹⁵ by revízia takisto mala umožniť prijímať v prípade porušovania predpisov primerané vnútroštátne opatrenia, a to zavedením silnejšieho rámca sankcií a ich uplatňovania.

¹⁵ Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady o ochrane životného prostredia prostredníctvom trestného práva, ktorou sa nahrádza smernica 2008/99/ES [COM(2021) 851 final].

Hoci súčasný rozsah pôsobnosti smernice o znečisťovaní mora z lodí nezahŕňa emisie látok znečisťujúcich ovzdušie, vzhľadom na ich vplyv na kvalitu ovzdušia v prístavoch a pobrežných oblastiach Komisia na základe nových údajov a skúseností zhromaždených agentúrou EMSA, pokiaľ ide o presadzovanie dodržiavania príslušných právnych požiadaviek týkajúcich sa znečisťovania ovzdušia sýrou (SO_x) a oxidmi dusíka (NO_x) stanovených v prílohe VI k dohovoru MARPOL, posúdi možnosti ich zahrnutia v budúcnosti. Na tento účel sa v navrhovanom revidovanom nariadení o mandáte EMSA kladie väčší dôraz na schopnosť agentúry poskytovať technickú pomoc pri presadzovaní dodržiavania platných predpisov v tejto oblasti týkajúcich sa NO_x a SO_x.

V priebehu rokov dostávala EMSA čoraz viac žiadostí o pomoc Komisii a členskými štátom pri zlepšovaní environmentálnej udržateľnosti námornej dopravy. Od svojho zriadenia sa agentúra zaoberá znečisťovaním morí a poskytuje operačnú pomoc prostredníctvom vysoko účinnej doplnkovej operačnej kapacity plavidiel na zásahy pri znečistení ropnými látkami, ktoré sú v pohotovosti pre prípad úniku ropy. Po revízii smernice o síre v roku 2012 začala EMSA zohrávať kľúčovú úlohu v rámci pomoci pri vykonávaní predpisov EÚ v oblasti emisií lodí do ovzdušia a pri presadzovaní ich dodržiavania. Táto pomoc je technická, keďže agentúra prevádzkuje príslušné databázy, o ktoré sa opierajú kontroly vykonávané členskými štátmi, ako aj operačná, keďže poskytuje služby monitorovania emisií RPAS¹⁶, ktoré si členské štáty buď vyžadujú, alebo ktoré dopĺňajú ich existujúce schopnosti vykonávať dohľad. Pokiaľ ide o emisie skleníkových plynov z lodí, EMSA prevádzkuje systém EÚ na nahlasovanie, monitorovanie a overovanie¹⁷. EMSA takisto pomáha členským štátom pri plnení povinností v oblasti recyklácie lodí, ako aj v súvislosti s podmorským hlukom a znečistením plastmi.

EMSA takisto Komisii a členskými štátom poskytuje kľúčové technické a vedecké odborné znalosti na zlepšenie práce v rámci IMO v súvislosti so všetkými otázkami životného prostredia v kontexte Európskej zelenej dohody a prostredníctvom vydávania správ o aktuálnom stave, štúdií o vznikajúcich otázkach udržateľnosti (strata kontajnerov, odplynenie nákladu, sadze), ako aj usmernení pre námorné a prístavné orgány, ako sú usmernenia k elektrine z pobrežnej elektrickej siete.

Nové úlohy stanovené v tomto balíku sa musia lepšie začleniť do revidovaného mandátu a musia sa podporiť primeranými zdrojmi. Úsilie o udržateľnosť navyše ďalej posilní nový právny rámec pre námornú dopravu stanovený ako súčasť legislatívneho balíka Fit for 55. Komisia sa bude naďalej opierať o podporu agentúry EMSA, pokiaľ ide o vykonávanie nariadenia FuelEU Maritime a o rozšírenie systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Európskej únii na námornú dopravu. Rovnako dôležitá bude pomoc týkajúca sa vývoja v oblasti regulácie v rámci IMO. Kľúčovou prioritou pre budúcnosť je poskytnúť proaktívnu analýzu bezpečnostných rizík spojených s používaním alternatívnych palív s nízkymi alebo nulovými emisiami skleníkových plynov a zároveň naďalej prostredníctvom usmernení a výskumu pomáhať pri prevádzkovom využívaní a zavádzaní týchto palív a uľahčovať ho.

4. Digitalizácia ako nástroj

¹⁶ Letecké systémy pilotované na diaľku.

¹⁷ Modul monitorovania, nahlasovania a overovania systému Thetis – <https://www.emsa.europa.eu/tackling-air-emissions/greenhouse-gas.html>.

Digitalizácia je ústredným prvkom balíka právnych predpisov v oblasti námornej dopravy. Rozvoj informačných technológií a inteligentné technológie sú kľúčovými faktormi, ktoré umožňujú posilniť výmenu informácií a transparentnosť, a tým aj na presadzovanie dodržiavania pravidiel. Digitalizácia znižuje zaťaženie prevádzkovateľov a správnych orgánov, čím sa vo všeobecnosti zvyšuje účinnosť rámca EÚ a efektívnosť v logistickom reťazci. EMSA zohráva ústrednú úlohu pri poskytovaní a technickom vývoji námorných informačných a monitorovacích systémov a služieb, ktorými sa zabezpečuje interoperabilita a kompatibilita. Tieto systémy a služby zlepšujú podporu poskytovanú členskými štátmi s povinnosťami vlajkového, prístavného a/alebo pobrežného štátu.

Používanie postupov založených na dokladoch v papierovej forme sa počas pandémie COVID-19 ukázalo ako mimoriadne nedostatočné, keďže neexistovali prostriedky na kontrolu a uľahčenie dočasného predĺženia osvedčení. Návrhy týkajúce sa vlajkových štátov a štátnej prístavnej kontroly umožňujú vyššiu mieru využívania digitálnych riešení a vytvárajú stimuly na ich širšie využívanie. Cieľom revidovanej smernice o vlajkovom štáte je digitalizovať vlajky členských štátov použitím registrov elektronického osvedčovania, ktoré dokážu zabezpečovať výmenu elektronických osvedčení, a to na základe riešení agentúry EMSA v oblasti informačných technológií a bežne dostupného technického protokolu podporujúceho interoperabilitu na úrovni EÚ.

Zároveň sa smernicou o štátnej prístavnej kontrole podporí používanie elektronických osvedčení (predovšetkým prepojením ich používania s rizikovým profilom lode) a zabezpečí sa spoločný dátový nástroj, overovací nástroj a register na úrovni EÚ. Vydávanie elektronických osvedčení vlajkovými štátmi (alebo uznanými organizáciami konajúcimi v ich mene) sa bude stimulovať doplnením nového parametra do rizikového profilu lode, vďaka čomu sa na tieto lode s osvedčením budú menej často zameriavať inšpekcie štátnej prístavnej kontroly.

Zavádzanie existujúcich a nových technológií takisto môže pomôcť odvetviu prispievať k zelenej transformácii. Digitalizácia postupov na zabezpečenie uplatňovania smernice o znečisťovaní mora z lodí zvýši jej účinnosť. Identifikáciu údajných znečisťovateľov uľahčí integrovaná kapacita rôznych systémov, ktoré bude prevádzkovať EMSA (pozorovanie Zeme na odhaľovanie znečisťovania – CleanSeaNet¹⁸, nástroj na prístavné inšpekcie – THETIS-EU¹⁹ a systém na monitorovací a informačný systém pre lodnú dopravu na identifikáciu údajných znečisťovateľov – SafeSeaNet²⁰). Systematické nahlasovanie údajov a výmena cielených informácií s vnútroštátnymi správnyimi orgánmi povedie k lepšiemu presadzovaniu dodržiavania predpisov, čo sa nakoniec premietne do zníženia znečistenia.

EMSA už v posledných rokoch dosiahla značný pokrok pri digitalizácii operácií a služieb, ktoré ponúka Komisii, členským štátom a širšiemu námornému spoločenstvu. Jej digitálne systémy a nástroje sa stali celosvetovým štandardom. Mandát agentúry sa zreviduje s cieľom zohľadniť jej už teraz rozšírenú digitálnu kapacitu. To zahŕňa implementovanie európskeho prostredia jednotnej námornej platformy prostredníctvom súboru údajov obsahujúceho spoločné špecifikácie pre ohlasovacie povinnosti členských štátov v prístavoch a databázy lodí obsahujúcej identifikačné údaje o lodiach, ako aj záznamy o výnimkách z ohlasovania lodí. Agentúra takisto priebežne rozvíja svoje integrované námorné služby na podporu dozoru

¹⁸ [Satelitné služby – služba CleanSeaNet – EMSA – Európska námorná bezpečnostná agentúra \(europa.eu\).](https://europa.eu/europa/en/cleanseanet)

¹⁹ [THETIS EU – EMSA – Európska námorná bezpečnostná agentúra \(europa.eu\).](https://europa.eu/europa/en/thetis)

²⁰ [SafeSeaNet – EMSA – Európska námorná bezpečnostná agentúra \(europa.eu\).](https://europa.eu/europa/en/safe-sea-net)

vykonávaného členskými štátmi a ďalšími agentúrami EÚ pre široký okruh činností pobrežnej stráže.

V rámci legislatívneho balíka Fit for 55 agentúra dostala nové úlohy, ako je vytvorenie nástrojov na zabezpečenie dodržiavania systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Európskej únii a nariadenia FuelEU Maritime, ktoré vychádzajú z jej existujúcich systémov a služieb. Ako sa uvádza v spoločnom oznámení a akčnom pláne týkajúcom sa stratégie námornej bezpečnosti EÚ²¹, agentúra zohráva významnú úlohu pri poskytovaní spôsobilosti posilneného dohľadu prostredníctvom svojich integrovaných námorných služieb a dobrovoľného spoločného prostredia na výmenu informácií (CISE), ako aj pri pomoci pri dosahovaní odolnosti v oblasti kybernetickej bezpečnosti. Ruská vojna proti Ukrajine a pandémie COVID-19 preukázali, akú má agentúra EMSA vďaka posilnenému nepretržite fungujúcemu centru pre námorné situačné povedomie pridanú hodnotu pri podpore úsilia EÚ v oblasti námorného dozoru, plánovania pre prípad nepredvídaných udalostí, pripravenosti na krízy a reakcie na námorné udalosti. Aby tieto vysokokvalitné služby mohli byť poskytované naďalej, musí byť agentúra vybavená primeranými zdrojmi.

5. Podpora dôvery a spolupráce

Politika EÚ v oblasti námornej bezpečnosti sa vždy opierala o posilnenú spoluprácu medzi všetkými zúčastnenými aktérmi – Komisiou, členskými štátmi EÚ a zainteresovanými stranami. Táto spolupráca sa časom rozšírila aj na presadzovanie dodržiavania environmentálnych právnych predpisov. Dôvera voči námornému odvetviu je skutočne zásadná, pretože bez nej by nemohla existovať bezpečná a kvalitná lodná doprava, a teda ani obchod po mori.

Agentúra EMSA bola vytvorená na to, aby uľahčovala spoločnú prácu Komisie a členských štátov EÚ s cieľom zabezpečiť čo najvyššiu úroveň bezpečnosti vo vodách EÚ a pozdĺž jej pobrežia. Návštevy agentúry EMSA v námorných správnych orgánoch pomáhajú Komisii pri plnení jej povinností kontrolovať náležité uplatňovanie a presadzovanie dodržiavania právnych predpisov EÚ členskými štátmi. Okrem toho umožňujú, aby si členské štáty vymieňali informácie o najlepších postupoch, ako aj o výzvach, ktorým čelia. Činnosti a služby agentúry EMSA zlepšujú výmenu informácií, posilňujú spoluprácu a budujú dôveru medzi námornými správными orgánmi v Európe, v susedných krajinách a na celom svete, a to najmä prostredníctvom spoločného vystupovania členských štátov EÚ v rámci organizácie IMO.

Cieľom iniciatív, ktoré sú súčasťou balíka právnych predpisov v oblasti námornej dopravy, je ďalšie prehĺbenie dôvery a spolupráce medzi všetkými stranami. Smernica o vlajkovom štáte uľahčí výmenu informácií medzi vlajkovými štátmi, pokiaľ ide o výsledky inšpekcií, otázky spoločného záujmu, dohľad nad uznanými organizáciami a problémy vlajkových štátov pri dodržiavaní predpisov vo všeobecnosti. Túto výmenu informácií uľahčia systémy prevádzkované agentúrou EMSA, ako je systém THETIS, a výmenu informácií podporí aj Komisia, ktorá vytvorí špecializovanú skupinu expertov.

Revíziou smernice o štátnej prístavnej kontrole sa posilní koordinácia, ktorá je do značnej miery založená na zásade rozdelenia inšpekčného zaťaženia a harmonizácie. Agentúra EMSA

²¹ Spoločné oznámenie Európskemu parlamentu a Rade o aktualizácii stratégie námornej bezpečnosti EÚ a jej akčného plánu „Posilnená stratégia námornej bezpečnosti EÚ pre vyvíjajúce sa námorné hrozby“ [JOIN(2023) 8].

podporí vykonávanie prostredníctvom nového a zlepšeného programu profesionálneho rastu a odbornej prípravy (po získaní kvalifikácie) pre inšpektorov štátnej prístavnej kontroly a inšpektorov/znalcov/audítorov vlajkového štátu.

Podobne ako v prípade smernice o štátnej prístavnej kontrole bol aj v smernici o vyšetrowaní nehôd od začiatku vytvorený rámec spolupráce medzi členskými štátmi na výmenu informácií o získaných poznatkoch a najlepších postupoch. EMSA ešte viac zvýši svoju podporu poskytovanú vnútroštátnym orgánom na vyšetrowanie nehôd tým, že zabezpečí skupinu expertov z rôznych odborov, ktorí by mohli byť k dispozícii na požiadanie. Agentúra bude takisto schopná poskytnúť špecializované nástroje a vybavenie členským štátom, ktoré potrebujú dodatočnú podporu, čím sa umožnia úspory z rozsahu na úrovni celej EÚ.

EMSA takisto posilní spoluprácu medzi členskými štátmi pri vykonávaní a účinnejšom presadzovaní dodržiavania smernice o znečisťovaní mora z lodí. Veľkým nedostatkom zisteným pri hodnotení smernice bola absencia dôslednej výmeny informácií a odborných znalostí na účinné odhaľovanie, overovanie a postihovanie znečisťovania a na presadzovanie dodržiavania súvisiacich predpisov. Agentúra EMSA orgánom zodpovedným za odhaľovanie, overovanie a získavanie dôkazov poskytne vylepšené monitorovacie nástroje na výmenu informácií, usmernenia a odbornú prípravu. Revízia bude zahŕňať zriadenie špecializovanej skupiny expertov na uľahčenie spolupráce. Revíziou sa zaisť aj vykonávanie ďalších environmentálnych právnych predpisov zaoberajúcich sa znečistením ovzdušia a vody, ako aj recykláciou lodí.

Zoznam úloh, ktoré boli pridelené prístavným, vlajkovým a pobrežným štátom, sa rozširuje, a to najmä v dôsledku digitálnej a zelenej transformácie, čo znamená, že rastie aj počet zručností, ktoré musia mať zodpovedné subjekty. Deje sa to v kontexte obmedzenejších a vyťaženejších zdrojov členských štátov. V dôsledku toho sa bude naďalej zvyšovať dopyt po usmerneniach, technickej pomoci a odborných znalostiach agentúry EMSA. Agentúre by sa mali poskytnúť primerané zdroje, aby sa mohla postarať o tento vyšší dopyt.

EMSA takisto čoraz viac pomáha Komisii presadzovať riešenia a normy EÚ na celosvetovej úrovni. Príkladom je silný rámec štátnej prístavnej kontroly vytvorený v EÚ, ktorý sa stal celosvetovým štandardom. Medzi agentúrou EMSA a ďalšími regionálnymi memorandami o porozumení pre štátnu prístavnú kontrolu, ako je Tokijské MoP a Stredozemné MoP, sa rozvinula spolupráca, v rámci ktorej jednotlivé memorandá o porozumení spoločne využívajú údaje o inšpekciách. Popri svojej spolupráci s Parížskym MoP agentúra EMSA riadi pre Stredozemné MoP databázu správ týkajúcich sa výberu lodí na inšpekciu a inšpekcií.

Svojou technickou podporou EMSA prispieva ku koordinácii EÚ v rámci IMO a presadzuje globálnu spoluprácu na posilnenie bezpečnej, čistej a modernej lodnej dopravy. Námorným správnyim orgánom tretích krajín možno poskytovať *ad hoc* vonkajšiu pomoc založenú na portfóliu služieb agentúry v oblasti budovania kapacít. Takáto pomoc, ktorá sa už v prípade susedných a kandidátskych krajín poskytuje neustále, sa po revízii mandátu uľahčí.

6. Záver

Rámec EÚ pre námornú bezpečnosť EÚ zabezpečuje kvalitnú lodnú dopravu vo vodách EÚ, ktorá chráni obchod a cestujúcich, občanov vo všeobecnosti, ako aj životné prostredie, podporuje jednotný trh a posilňuje vedúcu úlohu EÚ na medzinárodnej úrovni a jej strategickú autonómiu. Námorná politika EÚ zlepšuje rovnaké podmienky pre členské štáty

EÚ a zároveň sa v nej zohľadňuje potreba ochrany konkurencieschopnosti nášho priemyslu a záujmov EÚ na celosvetovej úrovni. Určité právne predpisy EÚ majú vplyv na námornú bezpečnosť na celom svete, napríklad právne predpisy EÚ o minimálnych normách pre uznané organizácie a o odbornej príprave a osvedčovaní námorníkov. Okrem toho EÚ vďaka svojmu odbornému zázemiu, skúsenostiam a politickým ambíciám zohráva kľúčovú úlohu v rámci IMO a pomáha organizácii presadzovať prísnejšie bezpečnostné a environmentálne normy.

Námorné odvetvie sa nachádza v bode zlomu. Vydalo sa na cestu významnej transformácie s cieľom zvýšiť svoju environmentálnu udržateľnosť a prispievať k úsiliu o zmierňovanie zmeny klímy. Na základe Európskej zelenej dohody EÚ proaktívne prijala svoj legislatívny balík Fit for 55 a v rámci IMO pokračuje v úsilí zabezpečiť, aby námorná doprava na celosvetovej úrovni spravodlivým dielom prispela k nášmu úsiliu v oblasti zmierňovania zmeny klímy a znižovania znečistenia. Prvoradý význam má zlepšenie presadzovania dodržiavania medzinárodného environmentálneho práva, a to prispôbením pravidiel týkajúcich sa dodržiavania predpisov a zodpovednosti za nezákonné správanie a znečisťovanie. Obrovskú príležitosť na zvýšenie bezpečnosti a udržateľnosti ponúka digitalizácia, musí sa však využiť v plnej miere. Perspektíva zavedenia autonómnych lodí a inteligentných systémov si vyžaduje prípravu, testovanie, aktualizáciu predpisov a odbornú prípravu a rekvalifikáciu. Viac pozornosti treba venovať aj zdraviu a bezpečnosti, pracovným a životným podmienkam námorníkov a pracovníkov v námornej doprave vo všeobecnosti.

Pandémia COVID-19 a nové geopolitické prostredie v dôsledku ruskej vojny proti Ukrajine poukázali na potrebu úzkej spolupráce medzi Komisiou, členskými štátmi a zainteresovanými stranami vo všeobecnosti a na prínosy takejto spolupráce. Vďaka existencii spoľahlivého rámca EÚ pre námornú bezpečnosť a vybaveniu agentúry EMSA dostatočnými zdrojmi sa táto spolupráca uľahčí a posilní a námorným správnym orgánom EÚ sa pomôže pri plnení ich povinností. Zároveň to prispeje k posilneniu postavenia Európy vo svete, pričom sa zvýrazní hlas EÚ v rámci IMO a na ďalších medzinárodných fórach.

Komisia vyzýva zákonodarcov EÚ, aby urýchlene prijali legislatívne iniciatívy, ktoré tvoria tento balík, s cieľom podporiť kvalitnú, čistú a modernú lodnú dopravu EÚ.