

V Bruseli 20. 2. 2024
COM(2024) 74 final

2024/0040 (NLE)

Návrh

ROZHODNUTIE RADY

o pozícii, ktorá sa má v mene Európskej únie zaujať v Medzinárodnej námornej organizácii na 81. zasadnutí Výboru pre ochranu morského prostredia a 108. zasadnutí Výboru pre námornú bezpečnosť, pokiaľ ide o prijatie zmien Medzinárodného dohovoru o zabránení znečisťovaniu z lodí (MARPOL), Dohovoru o riadení zát'azovej vody, Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori (SOLAS), Medzinárodného kódexu bezpečnosti pre lode používajúce plyny alebo iné palivá s nízkou teplotou vzplanutia (kódex IGF), Medzinárodného kódexu programu rozšírených inšpekcii v rámci prehliadok lodí na hromadný náklad a ropných tankerov z roku 2011 (kódex ESP z roku 2011), Medzinárodného kódexu pre záchranné prostriedky (LSA), Medzinárodného kódexu pre požiarne bezpečnostné systémy (kódex FSS) a Kódexu výcviku, kvalifikácie a strážnej služby námorníkov (kódex STCW)

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. PREDMET NÁVRHU

Tento návrh sa týka rozhodnutia o pozícii, ktorá sa má zaujať v mene Únie na 81. zasadnutí Výboru Medzinárodnej námornej organizácie pre ochranu morského prostredia (ďalej len „MEPC 81“), ktoré sa má konať od 18. do 22. marca 2024, a na 108. zasadnutí Výboru Medzinárodnej námornej organizácie pre námornú bezpečnosť (ďalej len „MSC 108“), ktoré sa má uskutočniť od 15. do 24. mája 2024.

Na zasadnutí MEPC 81 sa plánujú prijať zmeny:

1. článku V protokolu I k Medzinárodnému dohovoru o zabránení znečisťovaniu z lodí (ďalej len „dohovor MARPOL“),
2. prílohy VI k dohovoru MARPOL a
3. Dohovoru o riadení záťažovej vody.

Na zasadnutí MSC 108 sa plánujú prijať zmeny:

4. kapitol II-1, II-2 a V Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori (SOLAS) z roku 1974,
5. Medzinárodného kódexu bezpečnosti pre lode používajúce plyny alebo iné palivá s nízkou teplotou vzplanutia (kódex IGF),
6. Medzinárodného kódexu programu rozšírených inšpekcií v rámci prehliadok lodí na hromadný náklad a ropných tankerov z roku 2011 (kódex ESP z roku 2011),
7. Medzinárodného kódexu pre záchranné prostriedky (LSA),
8. Medzinárodného kódexu pre požiarne bezpečnostné systémy (kódex FSS) a
9. oddielu A-VI/1 Kódexu výcviku, kvalifikácie a strážnej služby námorníkov (kódex STCW).

2. KONTEXT NÁVRHU

2.1. Dohovor o Medzinárodnej námornej organizácii

Dohovorom o Medzinárodnej námornej organizácii (ďalej len „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 (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 (MSC) 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, vyšetovania námorných nehôd, záchranných operácií a akýchkoľvek iných záležitostí, ktoré majú priamy vplyv na námornú bezpečnosť.

Výbor IMO pre ochranu morského prostredia (MEPC) 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 prevážaných 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. Plánované akty Výboru IMO pre ochranu morského prostredia

Výbor pre ochranu morského prostredia má na svojom 81. zasadnutí, ktoré sa uskutoční od 18. do 22. marca 2024, prijať zmeny: článku V protokolu I k dohovoru MARPOL, prílohy VI k dohovoru MARPOL a Dohovoru o riadení záťažovej vody.

Účelom plánovaných zmien článku V protokolu I k dohovoru MARPOL je revízia postupov pri hláseniach o strate kontajnerov s cieľom predchádzať duplicitnému ohlasovaniu.

Účelom plánovaných zmien prílohy VI k dohovoru MARPOL o palivách s nízkou teplotou vzplanutia a ďalších záležitostiach súvisiacich s vykurovacím olejom je vyriešiť požiadavky na testovanie a zahrnutie informácií o teplote vzplanutia v dodacom liste pre nádrž lode

v prípade palív s nízkou teplotou vzplanutia, ktoré sú v rozpore s nedávnymi zmenami kapitoly II-2 dohovoru SOLAS prijatými na zasadnutí MSC 106. Pokiaľ ide o zmeny týkajúce sa prístupnosti údajov v databáze IMO o spotrebe paliva lodí (IMO DCS) a zahrnutia údajov o prepravných činnostiach a vyššej úrovni podrobnosti v databáze IMO o spotrebe paliva lodí, ich účelom je optimalizovať používanie databázy v prospech tvorby politík v oblasti dekarbonizácie lodnej dopravy.

Účelom plánovaných zmien Dohovoru o riadení záťažovej vody je podporiť používanie elektronickej knihy záznamov v rámci dohovoru.

2.4. Plánované akty Výboru IMO pre námornú bezpečnosť

Výbor pre námornú bezpečnosť má na svojom 108. zasadnutí, ktoré sa uskutoční od 15. do 24. mája 2024, prijať zmeny: kapitol II-1, II-2 a V dohovoru SOLAS, kódexu IGF, kódexu ESP z roku 2011, kódexu LSA, kódexu FSS a oddielu A-VI/1 kódexu STCW.

Účelom plánovaných zmien kapitol II-1, II-2 a V dohovoru SOLAS z roku 1974 je zaistiť bezpečné ťažné činnosti pre lode (kapitola II-1), zvýšiť protipožiarnu bezpečnosť osobných lodí vrátane osobných lodí ro-ro (kapitola II-2) a zjednodušiť spracovanie hlásení o strate kontajnerov (kapitola V).

Účelom plánovaných zmien kódexu IGF je zvýšiť bezpečnosť lodí vrátane osobných lodí, ktoré ako palivo používajú zemný plyn.

Účelom plánovaných zmien kódexu ESP z roku 2011 je objasniť postupy schvaľovania a osvedčovania podniku, ktorý vykonáva meranie hrúbky konštrukcií trupov.

Účelom plánovaných zmien kódexu LSA je podporovať námornú bezpečnosť úpravou rýchlosti spúšťania záchranných plavidiel a záchranných člnov v prípade osobných lodí, zabezpečením vhodnej účinnosti záchranných viest vo vode v záujme bezpečnosti námorníkov a zvýšením bezpečnostných noriem pre systémy s jedným spúšťacím lanom a hákom a mechanizmom uvoľnenia háku pri zaťažení.

Účelom plánovaných zmien kódexu FSS je zvýšiť protipožiarnu bezpečnosť osobných lodí a to najmä osobných lodí ro-ro.

Účelom plánovaných zmien oddielu A-VI/1 kódexu STCW je zaistiť bezpečné pracovisko pre námorníkov.

3. POZÍCIA, KTORÁ SA MÁ V MENE ÚNIE ZAUJAŤ NA 81. ZASADNUTÍ VÝBORU PRE OCHRANU MORSKÉHO PROSTREDIA

3.1. Zmeny článku V protokolu I k Medzinárodnému dohovoru o zabránení znečisťovaniu z lodí (MARPOL)

Výbor MSC na svojom 103. zasadnutí odsúhlasil zaradiť do svojho dvojročného programu výstup „Vypracovanie opatrení týkajúcich sa odhaľovania a povinného nahlasovania kontajnerov stratených na mori, ktorými by sa mohlo zlepšiť určenie polohy, sledovanie a opätovné získanie týchto kontajnerov“, pričom na dokončenie tohto bodu programu sú potrebné dve zasadnutia a ako koordinačný orgán bol určený podvýbor pre prepravu nákladov a kontajnerov.

Podvýbor CCC na svojom 8. zasadnutí (ďalej len „CCC 8“) odsúhlasil vytvoriť pracovnú skupinu pre vypracovanie opatrení týkajúcich sa odhaľovania a povinného nahlasovania kontajnerov stratených na mori a s ohľadom na pripomienky a rozhodnutia v pléne nariadil tejto skupine, aby okrem iného vypracovala pozmeňujúce návrhy k článku V protokolu I k dohovoru MARPOL na základe návrhu EÚ (CCC 8/11/1).

Po posúdení správy pracovnej skupiny sa na zasadnutí CCC 8 odsúhlasili pozmeňujúce návrhy k článku V protokolu I k dohovoru MARPOL, s plánovaným súbežným prijatím výborom MEPC.

Únia zastávala pozíciu aktívne podporiť tieto zmeny, keďže boli zahrnuté v návrhu EÚ [CC 8/11/1 (Austrália et al.)].

Na zasadnutí MEPC 80 sa schválili pozmeňujúce návrhy k článku V protokolu I k dohovoru MARPOL, pričom vzalo na vedomie, že na zasadnutí MSC 107 sa schválili pozmeňujúce návrhy ku kapitole V dohovoru SOLAS, s plánovaným prijatím na zasadnutí MEPC 81.

Únia zastávala pozíciu aktívne podporiť tieto pozmeňujúce návrhy s výhradou schválenia súvisiacich pozmeňujúcich návrhov ku kapitole V dohovoru SOLAS na zasadnutí MSC 107.

Únia by mala podporiť tieto zmeny, pretože je dôležité vytvoriť jednotný systém nahlasovania straty kontajnerov, predchádzať zdvojeniu požiadaviek na predkladanie a zabrániť nejasnostiam, v dôsledku ktorých vzniká riziko nenahlásenia kontajnerov stratených na mori.

3.2. Zmeny prílohy VI k dohovoru MARPOL

Pokiaľ ide o zmeny prílohy VI k dohovoru MARPOL týkajúce sa palív s nízkou teplotou vzplanutia a ďalších záležitostí súvisiacich s vykurovacím olejom:

Na zasadnutí MEPC 79, na ktorom boli prostredníctvom rezolúcie MEPC.362(79) prijaté zmeny prílohy VI k dohovoru MARPOL s cieľom pridať teplotu vzplanutia medzi informácie, ktoré sa majú uvádzať v dodacom liste pre nádrž lode, boli zainteresované členské štáty a medzinárodné organizácie vyzvané, aby predložili návrhy v rámci zasadnutia MEPC 80, pričom sa osobitne odvolávalo na stanovenie výnimky pre palivá s nízkou teplotou vzplanutia v predpise 18.4 prílohy VI k dohovoru MARPOL, aby sa záležitosť vyriešila v rámci existujúceho výstupu 3.7 (MEPC 79/15, bod 3.37).

Na zasadnutí MEPC 80 sa po posúdení správy pracovnej skupiny pre znečistenie ovzdušia a energetickú účinnosť schválili pozmeňujúce návrhy k predpisom 2, 14 a 18 prílohy VI k dohovoru MARPOL a k dodatku I k tejto prílohe, s plánovaným prijatím na zasadnutí MEPC 81.

Únia zastávala pozíciu postúpiť diskusiu o zmenách pracovnej skupine pre znečistenie ovzdušia tak, aby sa zmeny mohli dôkladne posúdiť.

Pozíciou Únie by mala byť podpora týchto zmien, aby sa vyriešila požiadavka na testovanie a zahrnutie informácií o teplote vzplanutia v dodacom liste pre nádrž lode v prípade palív s nízkou teplotou vzplanutia, ktoré sú v rozpore s nedávnymi zmenami kapitoly II-2 dohovoru SOLAS prijatými na zasadnutí MSC 106.

Pokiaľ ide o zmeny prílohy VI k dohovoru MARPOL týkajúce sa prístupnosti údajov v databáze IMO o spotrebe paliva lodí (IMO DCS) a zahrnutia údajov o prepravných činnostiach a vyššej úrovne podrobnosti v databáze IMO o spotrebe paliva lodí:

Výbor MEPC na svojom 78. zasadnutí schválil osobitný pracovný okruh venovaný revízii systému IMO, ktorý slúži na zber údajov o spotrebe lodného paliva (DCS) a vyzval zainteresované členské štáty a medzinárodné organizácie, aby predložili konkrétne návrhy na budúce zasadnutie pracovnej skupiny ISWG-GHG (dokument MEPC 78/17, bod 7.120).

V nadväznosti na to Pracovná skupina v oblasti skleníkových plynov pôsobiaca v období medzi zasadnutiami (ISWG-GHG) na svojom 13. zasadnutí prerokovala návrh predložený v dokumente ISWG-GHG 13/7 (Rakúsko et al.) s cieľom zmeniť databázu IMO o spotrebe paliva lodí, s výhľadom možných budúcich zmien modulu nahlasovania systému GISIS organizácie IMO vrátane dodatočných parametrov nahlasovania a vyššej transparentnosti.

Zasadnutie MEPC 79 vzalo na vedomie širokú podporu návrhu týkajúceho sa zahrnutia údajov o prepravných činnostiach, možného používania inováčných technológií a úrovne podrobnosti nahlasovaných údajov a v súlade s tým vzalo na vedomie, že zasadnutie ISWG-GHG 14 bolo poverené, aby ďalej posúdilo pozmeňujúce návrhy k dodatku IX k prílohe VI k dohovoru MARPOL s použitím prílohy 1 k dokumentu ISWG-GHG 13/7 ako základu, a spoloční predkladatelia dokumentu ISWG-GHG 13/7 boli pozvaní na konzultácie s tými delegáciami, ktoré vyjadrili záujem pracovať na možnom revidovanom návrhu.

Zasadnutie ISWG-GHG 14 vzalo na vedomie niekoľko podaní a vyzvalo zasadnutie MEPC 80, aby vzalo na vedomie:

1. že existovala široká podpora v rámci skupiny na zahrnutie údajov o prepravných činnostiach a o vyššej úrovni podrobnosti nahlasovaných údajov v databáze IMO o spotrebe paliva lodí;
2. že boli vyjadrené obavy týkajúce sa rôznych záležitostí, ako je predčasnosť a načasovanie navrhovaných zmien, tendencia príliš komplikovať mechanizmus CII, prístupnosť údajov a transparentnosť, a že skupina nebola schopná dospieť k záveru o týchto záležitostiach a
3. postúpenie návrhov uvedených v dokumentoch ISWG-GHG 14/4, ISWG-GHG 14/4/1, ISWG-GHG 14/4/2, ako aj zbierky navrhovaných zmien uvedených v prílohe 3 k dokumentu MEPC 80/WP.6, pracovnej skupine pre znečistenie ovzdušia a energetickú účinnosť, ktorá má byť zriadená počas zasadnutia MEPC 80, na ďalšie posúdenie s plánovaným dokončením, pričom sa zohľadnia pripomienky vyjadrené na tomto zasadnutí.

Skupina vzala na vedomie, že táto otázka sa nebude znovu posudzovať na zasadnutí ISWG-GHG 15 a že všetky ďalšie dokumenty o nej by sa mali predložiť na zasadnutí MEPC 80.

Na zasadnutí MEPC 80 bola zriadená pracovná skupina pre znečistenie ovzdušia a energetickú účinnosť, aby sa v nej prerokovali viaceré témy vrátane navrhnutých zmien prílohy VI k dohovoru MARPOL o revízií systému IMO, ktorý slúži na zber údajov o spotrebe lodného paliva, s použitím prílohy 3 k dokumentu MEPC 80/WP.6 ako základu, s plánovaným dokončením pozmeňujúcich návrhov k prílohe VI k dohovoru MARPOL na uvedenom zasadnutí.

Na zasadnutí MEPC 80 boli schválené pozmeňujúce návrhy k prílohe VI k dohovoru MARPOL, s plánovaným prijatím na zasadnutí MEPC 81.

Pozíciou Únie by mala byť podpora týchto zmien, keďže sa nimi optimalizuje použitie systému IMO, ktorý slúži na zber údajov o spotrebe lodného paliva, v prospech tvorby politík v oblasti dekarbonizácie lodnej dopravy a predstavujú kompromis medzi širším prístupom k údajom databázy IMO o spotrebe paliva lodí a kontrolou nad nimi zo strany sekretariátu IMO. Na jednej strane sa analytickým konzultačným a výskumným subjektom udeľuje prístup k údajom z databázy IMO o spotrebe paliva lodí na základe súhlasu sekretariátu IMO a na druhej strane sa týmito zmenami stanovuje možnosť, aby každá spoločnosť mohla dobrovoľne poskytnúť širokej verejnosti údaje z databázy IMO o spotrebe paliva lodí týkajúce sa ich lodí.

3.3. Zmeny Dohovoru o riadení záťažovej vody

Na zasadnutí MEPC 80 bola zriadená skupina pre preskúmanie v oblasti záťažovej vody. Skupine bolo nariadené, aby okrem iného posúdila navrhované usmernenia k používaniu elektronickej knihy záznamov podľa Dohovoru o riadení záťažovej vody uvedené v prílohe k dokumentu MEPC 79/4/10 a poskytla výboru primerané odporúčania v závislosti od

výsledku posúdenia navrhovaných usmernení k používaniu elektronickej knihy záznamov podľa Dohovoru o riadení záťažovej vody, aby posúdila navrhované potrebné zmeny Dohovoru o riadení záťažovej vody uvedené v dokumente MEPC 79/4/9 a poskytla výboru primerané odporúčania.

Pracovná skupina dokončila návrh usmernení k používaniu elektronickej knihy záznamov podľa Dohovoru o riadení záťažovej vody a vyzvala zasadnutie MEPC 80, aby prijalo návrh rezolúcie MEPC o usmerneniach k používaniu elektronickej knihy záznamov podľa Dohovoru o riadení záťažovej vody. V spojení s dokončením návrhu usmernení skupina riešila aj určité problémy s navrhovanými potrebnými doplneniami predpisov A-1 a B-2 dohovoru týkajúce sa existujúcich elektronických kníh záznamov, ktoré sa nemôžu zosúladiť s usmerneniami, a overovania položiek zaznamenaných kapitánom lode.

V nadväznosti na to sa na zasadnutí MEPC 80 posúdili a schválili pozmeňujúce návrhy k predpisom A-1 a B-2 Dohovoru o riadení záťažovej vody týkajúce sa používania elektronických kníh záznamov podľa dohovoru, s plánovaným prijatím na zasadnutí MEPC 81.

Pozíciou Únie by mala byť podpora týchto zmien, keďže predstavujú ďalší krok smerom k digitalizácii zachovaním elektronických kníh záznamov v rámci Dohovoru o riadení záťažovej vody.

4. POZÍCIA, KTORÁ SA MÁ V MENE ÚNIE ZAUJAŤ NA 108. ZASADNUTÍ VÝBORU PRE NÁMORNÚ BEZPEČNOSŤ

4.1. Zmeny kapitol II-1, II-2 a V Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori (SOLAS) z roku 1974

Pokiaľ ide o zmeny kapitoly II-1 dohovoru SOLAS z roku 1974:

Výbor MSC na svojom 103. zasadnutí odsúhlasil poveriť podvýbor pre navrhovanie a stavbu lodí novým výstupom „Vypracovanie zmien predpisu II-1/3-4 dohovoru SOLAS s cieľom uplatniť požiadavky na núdzové ťažné zariadenia pre tankery na iné typy lodí“, s cieľovým rokom dokončenia 2023.

Únia spoločne s Austráliou, Kanadou, Marokom, Novým Zélandom a Vanuatu na 8. zasadnutí podvýboru SDC predložili dokument SDC 8/12/1 na podporu tohto bodu programu, ktorým sa navrhuje rozšírenie rozsahu pôsobnosti predpisu II-1/3-4 ods. 1 dohovoru SOLAS (ktorý sa v súčasnosti uplatňuje len na ropné tankery s nosnosťou najmenej ako 20 000 ton) na všetky nové lode iné ako ropné tankery s hrubou priestornosťou najmenej 20 000 ton. Na druhej strane Čína (SDC 8/12) navrhla zmenu predpisu II-1/3-4 dohovoru SOLAS vzťahujúceho sa na lode s hrubou priestornosťou viac ako 150 000 ton, okrem ropných tankerov.

Osoba predsedajúca zasadnutiu poukázala na to, že dve podania v rámci tohto bodu programu sa príliš líšili. Vzhľadom na nedostatok času by preto najlepší spôsob, ako ďalej postupovať, bolo odloženie diskusie na zasadnutie SDC 9.

Na zasadnutí SDC 9 bola zriadená skupina expertov pre rozšírenie uplatňovania núdzových ťažných zariadení pre tankery na iné typy lodí a skupina bola s ohľadom na pripomienky a rozhodnutia prijaté v pléne poverená dokončením pozmeňujúcich návrhov k predpisu II-1/3-4 dohovoru SOLAS na základe dokumentu SDC 8/12/1. Na základe diskusie a vzhľadom na to, že veľká väčšina vyjadrila podporu návrhu v dokumente SDC 8/12/1, podvýbor odsúhlasil prahovú hodnotu hrubej priestornosti najmenej 20 000 ton pre nové lode, ktoré potrebujú núdzové ťažné zariadenia. Podvýbor vyzval zasadnutie MSC 107 na schválenie

pozmeňujúcich návrhov k predpisu II-1/3-4 dohovoru SOLAS, s plánovaným následným prijatím (SDC 9/16, príloha 9).

Únia zastávala pozíciu podporiť zmeny, ktoré Únia navrhla v predpise II-1/3-4 dohovoru SOLAS s cieľom rozšíriť rozsah pôsobnosti predpisu II-1/3-4 bodu 1 dohovoru SOLAS (ktorý sa v súčasnosti uplatňuje len na ropné tankery s nosnosťou najmenej 20 000 ton) na všetky nové lode iné ako ropné tankery s hrubou priestornosťou najmenej 20 000 ton.

Na zasadnutí MSC 107 sa schválili pozmeňujúce návrhy k predpisu II-1/3-4 dohovoru SOLAS týkajúce sa požiadaviek, aby všetky nové lode iné ako ropné tankery s hrubou priestornosťou najmenej 20 000 ton boli vybavené núdzovými ťažnými zariadeniami, s plánovaným prijatím na zasadnutí MSC 108.

Pozíciou Únie by mala byť podpora týchto zmien tak, aby sa podstatne zvýšila bezpečnosť a aby sa zaistilo, že všetky nové lode iné ako ropné tankery, najmä osobné lode, s hrubou priestornosťou najmenej 20 000 ton je možné bezpečne odtrhnúť v prípade núdze.

Pokiaľ ide o zmeny kapitoly II-2 dohovoru SOLAS z roku 1974 týkajúce sa požiarnej bezpečnosti, najmä na osobných lodiach, a konkrétnejšie:

Ochrana proti požiaru a výbuchu – predpis 4:

Na zasadnutí MSC 105 boli schválené a na zasadnutí MSC 106 prijaté pozmeňujúce návrhy ku kapitole II-2 dohovoru SOLAS v súvislosti s dodávateľmi naftového paliva, ktorí nespĺnili požiadavky na teplotu vzplanutia, s opatreniami zameranými proti dodávateľom naftového paliva, v prípade ktorých sa zistilo, že dodávajú naftové palivo, ktoré nespĺňa minimálne požiadavky na teplotu vzplanutia, a s dokumentáciou teploty vzplanutia skutočnej dávky paliva pri tankovaní lodného paliva.

Na zasadnutí MSC 105 bol schválený aj aktualizovaný akčný plán a vytvorenie korešpondenčnej skupiny pre vypracovanie ďalších opatrení na posilnenie bezpečnosti lodí v súvislosti s používaním naftového paliva, ktorá má podať správu zasadnutiu MSC 107 a má pokračovať vo vypracúvaní návrhu usmernení pre lode na riešenie situácií, pri ktorých majú orientačné výsledky skúšky, z ktorých vyplýva, že dodané naftové palivo nemusí spĺňať požiadavky na teplotu vzplanutia.

Korešpondenčná skupina odsúhlasila, že bude pokračovať vo vypracúvaní všeobecnej požiadavky dohovoru SOLAS, aby naftové palivo neohrozilo bezpečnosť lode, podobne ako predpis 18.3.1.1.3 prílohy VI k dohovoru MARPOL, na základe prílohy 3 k dokumentu MSC 107/6. Skupina takisto rokovala o obavách vyjadrených v pléne v súvislosti s pojmom „škodlivý pre posádku“. Skupina, ktorá vzala na vedomie, že pojem „škodlivý pre posádku“ bol použitý v prílohe VI k dohovoru MARPOL, odsúhlasila použitie toho istého pojmu v pozmeňujúcich návrhoch dohovoru SOLAS. Na záver skupina odsúhlasila návrh nového predpisu II-2/4.2.1.9 dohovoru SOLAS, ako sa uvádza v prílohe 3 k dokumentu MSC 107/WP.10, na schválenie výborom a následné prijatie.

Na zasadnutí MSC 107 sa schválili pozmeňujúce návrhy k predpisu II-2/4 dohovoru SOLAS týkajúce sa iných parametrov naftového paliva ako teploty vzplanutia, s plánovaným prijatím na zasadnutí MSC 108.

Únia na zasadnutí MSC 107 zastávala pozíciu pokračovať v diskusii o prácach v pracovnej skupine, keďže korešpondenčná skupina tieto práce nedokončila.

Pozíciou Únie by mala byť podpora týchto zmien, keďže sa nimi zvýši bezpečnosť používania naftového paliva, a to najmä na osobných lodiach.

Potlačenie požiaru a osobitné požiadavky – predpisy 7, 9, 20 a 23:

Na zasadnutí MSC 97 sa odsúhlasil nový výstup navrhovaný EÚ týkajúci sa požiarov na palubách ro-ro osobných lodí založený na štúdií nehôd, ku ktorým došlo na osobných lodiach ro-ro, v ktorej sa určilo 14 oblastí pre možné zásady na zlepšenie a zmenu nástrojov.

Podvýbor pre lodné systémy a zariadenia (SSE) na svojom 6. zasadnutí úspešne dokončil návrh dočasných usmernení, ktorý obsahoval niekoľko návrhov, ktoré boli priamym výsledkom dvoch štúdií FIRESAFE. Zasadnutie SSE 6 navyše dosiahlo veľký pokrok pri práci na pozmeňujúcich návrhoch k revidovaným usmerneniam o údržbe a kontrole protipožiarneho systémov a zariadení (MSC.1/Circ.1432).

Na zasadnutí SSE 8 sa ďalej vypracovali pozmeňujúce návrhy ku kapitole II-2 dohovoru SOLAS a ku kódexu FSS týkajúce sa nových a existujúcich osobných lodí ro-ro a obnovila sa korešpondenčná skupina pre protipožiarne ochranu, aby sa medzi zasadnutiami pokračovalo v prácach, s mandátom stanoveným v bode 6.26 dokumentu SSE 8/20 a skupina bola poverená predložením správy na tomto zasadnutí.

Zasadnutie SSE 9 odsúhlasilo pozmeňujúce návrhy ku kapitole II-2 dohovoru SOLAS týkajúce sa protipožiarnej bezpečnosti na osobných lodiach ro-ro, ako sa uvádzajú v prílohe 5 k dokumentu SSE 9/20, s plánovaným schválením na zasadnutí MSC 107 a následným prijatím na zasadnutí MSC 108.

Zasadnutie SSE 9 takisto vzalo na vedomie, že skupina posúdila hlásenie požiarov na kontrolných staniách a v priestoroch diaľkových služieb na nákladných lodiach, a odsúhlasilo, že pojem „ústredná kontrolná stanica so stálou obsluhou“, podľa návrhu v správe korešpondenčnej skupiny (SSE 9/6), by sa mal nahradiť pojmom „všetky kontrolné stanice a nákladné kontrolné miestnosti“. Následne podvýbor odsúhlasil pozmeňujúce návrhy k predpisu II-2/7.5.5 dohovoru SOLAS, ako sa uvádzajú v prílohe 5 k dokumentu SSE 9/20, s plánovaným schválením na zasadnutí MSC 107 a prijatím na zasadnutí MSC 108.

Únia na zasadnutí SSE 9 zastávala pozíciu podporiť vo všeobecnosti správu korešpondenčnej skupiny pre protipožiarne ochranu (SSE 9/6) a navrhnúť, aby sa tento dokument, ako aj dokument SSE 9/6/1 (Japonsko) postúpili na ďalšiu podrobnú diskusiu pracovnej skupine pre protipožiarne ochranu s plánovaným dokončením zmien kapitoly II-2 dohovoru SOLAS a kódexu FSS na uvedenom zasadnutí.

Na zasadnutí MSC 107 boli schválené pozmeňujúce návrhy ku kapitole II-2 dohovoru SOLAS týkajúce sa protipožiarnej bezpečnosti na osobných lodiach ro-ro, ako sa uvádzajú v bode 14.16.2 správy zasadnutia MSC 107 (MSC 107/20) a v prílohe 33 k dokumentu MSC 107/20/Add. 1, s plánovaným prijatím na zasadnutí MSC 108.

Únia na zasadnutí MSC 107 zastávala pozíciu podporiť pozmeňujúce návrhy ku kapitole II-2 dohovoru SOLAS, ale s ohľadom na úpravy navrhnuté Japonskom (MSC 107/14/4).

Pozíciou Únie by mala byť podpora týchto zmien, keďže budú predstavovať značný prínos k bezpečnosti života na mori prostredníctvom zvýšenia noriem protipožiarnej bezpečnosti na osobných lodiach, a najmä na osobných lodiach ro-ro.

Pokiaľ ide o zmeny kapitoly V dohovoru SOLAS z roku 1974 týkajúce sa bezpečnosti plavby – predpisy 31 a 32:

Výbor MSC na svojom 103. zasadnutí odsúhlasil zaradiť do svojho dvojročného programu výstup „Vypracovanie opatrení týkajúcich sa odhaľovania a povinného nahlasovania kontajnerov stratených na mori, ktorými by sa mohlo zlepšiť určenie polohy, sledovanie a opätovné získanie týchto kontajnerov“, pričom na dokončenie tohto bodu programu sú potrebné dve zasadnutia a ako koordinačný orgán bol určený podvýbor pre prepravu nákladov a kontajnerov.

Na zasadnutí CCC 8 sa odsúhlasilo vytvorenie pracovnej skupiny pre vypracovanie opatrení týkajúcich sa odhaľovania a povinného nahlasovania kontajnerov stratených na mori a s ohľadom na pripomienky a rozhodnutia v pléne nariadil tejto skupine, aby okrem iného vypracovala pozmeňujúce návrhy ku kapitole V dohovoru SOLAS na základe návrhu EÚ (CCC 8/11/1).

Na zasadnutí CCC 8 sa dokončili a odsúhlasili pozmeňujúce návrhy ku kapitole V dohovoru SOLAS, ako sa uvádzajú v prílohe 7 k dokumentu CCC 8/18, na predloženie zasadnutiu MSC 107 na schválenie a následné prijatie. Podvýbor takisto schválil stanovisko pracovnej skupiny, že pozmeňujúce návrhy by mali nadobudnúť platnosť 1. januára 2026 za predpokladu, že sa zmeny prijmú do 1. júla 2024 v súlade s ad hoc cyklom zmien v polovici trvania, ktorý bol odsúhlasený na zasadnutí MSC 104 (CCC 8/WP.5, bod 18).

Únia na zasadnutí CCC 8 zastávala pozíciu aktívne podporiť návrh v dokumente CCC 8/11/1 (Austrália et al.) a navrhnúť, aby sa tento dokument spoločne s dokumentmi CCC 8/INF.7 (Holandsko) a CCC 8/INF.9 (Francúzsko) postúpil na technickú diskusiu v pracovnej skupine na vypracovanie opatrení týkajúcich sa odhaľovania a povinného nahlasovania kontajnerov stratených na mori.

Na zasadnutí MSC 107 sa schválili pozmeňujúce návrhy ku kapitole V dohovoru SOLAS týkajúce sa nahlasovania straty kontajnerov, s plánovaným prijatím na zasadnutí MSC 108.

Únia by mala podporiť tieto zmeny, pretože sa nimi zjednoduší spracovanie hlásení o strate kontajnerov s cieľom splniť regulačné povinnosti, určia sa požiadavky na ohlasovanie od vlajkového štátu organizácii IMO, zvýši sa bezpečnosť plavby a zabráni sa znečisteniu.

4.2. Zmeny Medzinárodného kódexu bezpečnosti pre lode používajúce plyny alebo iné palivá s nízkou teplotou vzplanutia (kódex IGF)

Na zasadnutí CCC 8 sa odsúhlasilo vytvorenie pracovnej skupiny pre zmeny kódexu IGF a revíziu Medzinárodného kódexu pre stavbu a vybavenie lodí prepravujúcich skvapalnené plyny ako hromadný náklad (ďalej len „kódex IGC“) a s ohľadom na pripomienky a rozhodnutia v pléne sa nariadilo tejto skupine, aby dokončila niekoľko pozmeňujúcich návrhov ku kódexu IGF.

Na zasadnutí CCC 8 sa odsúhlasili pozmeňujúce návrhy ku kódexu IGF, ako sa uvádzajú v prílohe 3 k dokumentu CCC 8/18, na predloženie zasadnutiu MSC 107 na schválenie a následné prijatie. V tejto súvislosti podvýbor schválil odporúčanie pracovnej skupiny vydať obežník MSC o včasnom vykonávaní pozmeňujúcich návrhov k bodu 4.2.2 a bodom 8.4.1 až 8.4.3 kódexu IGF s výhradou prijatia na zasadnutí MSC 108 (CCC 8/WP.4, bod 14).

Únia na zasadnutí CCC 8 zastávala pozíciu podporiť vytvorenie pracovnej skupiny, ktorá má dokončiť zmeny kódexu IGF, ako sa uvádza v správe korešpondenčnej skupiny (CCC 8/3), ako aj posúdiť dokumenty CCC 8/3/1-3 (IACS) a CCC 8/3/4 (Kórejská republika), a vytvorenie pracovnej skupiny pre vypracovanie bezpečnostných ustanovení pre nové alternatívne palivá, najmä pokiaľ ide o dokončenie návrhu dočasných usmernení pre lode používajúce LPG palivá a ďalšie vypracovanie návrhu dočasných usmernení pre lode používajúce vodík ako palivo.

Na zasadnutí MSC 107 sa schválili pozmeňujúce návrhy ku kódexu IGF, s plánovaným prijatím na zasadnutí MSC 108, spoločne s obežníkom MSC o včasnom vykonávaní pozmeňujúcich návrhov k bodu 4.2.2 a bodom 8.4.1 až 8.4.3 kódexu IGF.

Únia by mala podporiť tieto zmeny, pretože sa nimi zvýši bezpečnosť lodí vrátane osobných lodí, ktoré ako palivo používajú zemný plyn.

4.3. Zmeny Medzinárodného kódexu programu rozšírených inšpekcii v rámci prehliadok lodí na hromadný náklad a ropných tankerov z roku 2011 (kódex ESP z roku 2011)

Na zasadnutí MSC 106 boli prijaté zmeny častí A a B príloh A a B ku kódexu ESP z roku 2011, ktoré pripravilo zasadnutie SDC 8 v súlade s postupom na vykonávanie pravidelných aktualizácií kódexu odsúhlaseným na zasadnutí MSC 92, pri ktorom sa pravidelné aktualizácie kódexu ESP z roku 2011 vynímajú zo štvorročného cyklu na nadobudnutie platnosti zmien dohovoru SOLAS (MSC 92/26, bod 13.31). Zmeny by sa mali považovať za prijaté 1. januára 2024 a platnosť by mali nadobudnúť 1. júla 2024.

Zasadnutie SDC 9 posúdilo dokument SDC 9/6 (Čína), ktorým sa navrhuje úprava postupov schvaľovania a osvedčovania podniku, ktorý vykonáva meranie hrúbky konštrukcií trupov, tak, aby úrady mohli uplatniť právo uskutočniť audit v tomto podniku. Po posúdení podvýbor odsúhlasil návrh rezolúcie MSC o zmenách Medzinárodného kódexu programu rozšírených inšpekcii v rámci prehliadok lodí na hromadný náklad a ropných tankerov z roku 2011 (kódex ESP z roku 2011), ako sa uvádza v prílohe 3 k dokumentu SDC 9/16, na schválenie a následné prijatie na zasadnutí MSC 107,

Únia na zasadnutí SDC 9 zastávala pozíciu podporiť návrh.

Na zasadnutí MSC 107 sa schválili pozmeňujúce návrhy ku kódexu ESP z roku 2011, s plánovaným prijatím na zasadnutí MSC 108.

Únia na zasadnutí MSC 107 zastávala pozíciu podporiť návrh.

Únia by preto mala podporiť tieto zmeny, pretože sa nimi objasnia postupy schvaľovania a osvedčovania podniku, ktorý vykonáva meranie hrúbky konštrukcií trupov, v prílohách k zmenám z roku 2019 ku kódexu ESP z roku 2011, ktoré odkazujú na úrady a nie na organizáciu uznávanú úradom.

4.4. Zmeny Medzinárodného kódexu pre záchranné prostriedky (LSA)

Pokiaľ ide o zmeny týkajúce sa minimálnej a maximálnej rýchlosti spúšťania záchranných plavidiel a záchranných člnov (body 6.1.2.8 a 6.1.2.10 kódexu LSA):

Výbor MSC na svojom 99. zasadnutí posúdil dokument MSC 99/20/2 (Japonsko) a odsúhlasil, aby sa do jeho dvojročného programu zaradil výstup „Vypracovanie zmien kódexu LSA na revíziu rýchlosti spúšťania záchranných plavidiel a záchranných člnov v prípade nákladných lodí“, pričom na dokončenie tohto bodu programu sú potrebné dve zasadnutia a ako koordinačný orgán bol určený podvýbor SSE (MSC 99/22, body 20.14 až 20.18). Výbor takisto odsúhlasil, že zmeny, ktoré sa majú vypracovať, by sa mali uplatňovať na všetky nákladné lode, na ktoré sa vzťahuje kapitola III dohovoru SOLAS, a na všetky zariadenia na spúšťanie na vodu, ktoré používajú laná a navijaky; a že nástrojom, ktorý sa má zmeniť, je kódex LSA, bod 6.1.2.8.

Podvýbor SSE na svojom 9. zasadnutí pripomenul, že výstup bol obmedzený na zmeny týkajúce sa len nákladných lodí, vzal na vedomie, že záver pracovnej skupiny pre kódex LSA o tom, že návrh revidovaných požiadaviek pre minimálnu rýchlosť spúšťania záchranných plavidiel a záchranných člnov by nemal žiadny vplyv na osobné lode, v prípade ktorých sa už uplatňujú obmedzenia výšky člnových žeriavov podľa predpisu III/24 dohovoru SOLAS. Podvýbor preto vyzval zasadnutie MSC 107 na rozšírenie uplatňovania uvedených pozmeňujúcich návrhov ku kapitole VI kódexu LSA týkajúcich sa revidovaných bodov 6.1.2.8 a 6.1.2.10 na osobné lode tak, aby sa takisto uplatňovala maximálna rýchlosť spúšťania, pričom vzal na vedomie, že skupina vypracovala pozmeňujúce návrhy tak, aby sa uplatňovali na nákladné aj osobné lode.

Následne podvýbor odsúhlasil návrh rezolúcie MSC o zmenách kódexu LSA týkajúci sa minimálnej a maximálnej rýchlosti spúšťania záchranných plavidiel a záchranných člnov, kontrolných formulárov/formulárov na monitorovanie a formátu záznamov, ako sa uvádzajú v prílohe 4 k dokumentu SSE 9/20, s plánovaným schválením na zasadnutí MSC 107 a následným prijatím na zasadnutí MSC 108.

Na zasadnutí MSC 107 sa odsúhlasila úprava pozmeňujúcich návrhov k bodu 6.1.2.10 kódexu LSA, ako sa navrhuje v dokumente MSC 107/14/5, a schválili sa pozmeňujúce návrhy ku kódexu LSA (body 6.1.2.8 a 6.1.2.10), s plánovaným prijatím na zasadnutí MSC 108.

Únia na zasadnutí MSC 107 zastávala pozíciu podporiť toto rozhodnutie, keďže sa ním zvýši bezpečnosť na osobných lodiach.

Pozíciou Únie by mala byť podpora týchto zmien, keďže sa nimi posilňuje námorná bezpečnosť prostredníctvom revízie rýchlosti spúšťania záchranných plavidiel a záchranných člnov v prípade osobných lodí.

Pokiaľ ide o zmeny týkajúce sa účinnosti záchranných viest vo vode (bod 2.2.1.6.2 kódexu LSA):

Výbor MSC na svojom 101. zasadnutí zaradil do svojho dvojročného programu výstup „Vypracovanie zmien kódexu LSA a rezolúcie MSC.81(70) na riešenie účinnosti záchranných viest podľa dohovoru SOLAS vo vode“ zameraný na zvýšenie účinnosti záchranných viest vo vode s cieľom zmierniť riziká spojené s námorníkmi, ktorí sa ocitnú vo vode, pričom na dokončenie tohto bodu programu sú potrebné dve zasadnutia a ako koordinačný orgán bol určený podvýbor.

Zasadnutie SSE 9 odsúhlasilo pozmeňujúce návrhy ku kapitole II kódexu LSA, ako sa uvádzajú v prílohe 4 k dokumentu SSE 9/20, s plánovaným schválením na zasadnutí MSC 107 a následným prijatím na zasadnutí MSC 108.

Únia na zasadnutí SSE 9 zastávala pozíciu podporiť, aby sa príslušné časti dokumentu SSE 9/3 (prílohy 2 a 3 k správe korešpondenčnej skupiny pre záchranné prostriedky), ako aj dokumenty predložené v rámci tohto bodu programu postúpili na podrobnú analýzu pracovnej skupine pre záchranné prostriedky, s plánovaným dokončením na uvedenom zasadnutí.

Na zasadnutí MSC 107 sa schválili pozmeňujúce návrhy ku kapitole II kódexu LSA týkajúce sa účinnosti záchranných viest vo vode, s plánovaným prijatím na zasadnutí MSC 108.

Únia zastávala pozíciu podporiť, aby sa príslušné časti dokumentu SSE 9/3 (prílohy 2 a 3 k správe korešpondenčnej skupiny pre záchranné prostriedky), ako aj dokumenty predložené v rámci tohto bodu programu postúpili na podrobnú analýzu pracovnej skupine pre záchranné prostriedky, s plánovaným dokončením na uvedenom zasadnutí.

Pozíciou Únie by mala byť podpora týchto zmien, keďže sa nimi posilňuje námorná bezpečnosť prostredníctvom zaistenia vhodnej účinnosti záchranných viest vo vode v záujme bezpečnosti námorníkov.

Pokiaľ ide o zmeny týkajúce sa systémov s jedným spúšťacím lanom a hákom vo vybavení záchranných člnov (body 4.4.7.6.8 a 4.4.7.6.17 kódexu LSA)

Výbor MSC na svojom 99. zasadnutí posúdil dokument MSC 99/20/2 (Japonsko) a odsúhlasil, aby sa do jeho dvojročného programu zaradil výstup „Vypracovanie zmien kódexu LSA na revíziu rýchlosti spúšťania záchranných plavidiel a záchranných člnov v prípade nákladných lodí“, pričom na dokončenie tohto bodu programu sú potrebné dve zasadnutia a ako koordinačný orgán bol určený podvýbor SSE (MSC 99/22, body 20.14 až 20.18).

Na zasadnutí SSE 7 sa posúdili pozmeňujúce návrhy k bodu 4.4.7.6.17 kódexu LSA týkajúce sa systémov s jedným spúšťacím lanom a hákom a schopnosťou uvoľnenia háku pri zaťažení a v zásade sa odsúhlasili pozmeňujúce návrhy (SSE 7/WP.3, príloha 5).

Na zasadnutí MSC 106 sa posúdil dokument MSC 106/11/1 (Bahamy et al.), pričom sa určili nepredvídané dôsledky navrhovaného vypustenia bodu 4.4.7.6.8 týkajúceho sa hákov mechanizmu uvoľnenia bez zaťaženia, a odsúhlasilo sa, že je potrebná ďalšia diskusia na zasadnutí SSE 9. Výbor navyše znovu vymedzil rozsah výstupu tak, aby zahŕňal ďalšie pododseky bodu 4.4.7.6 kódexu LSA s cieľom zabezpečiť potrebnú jasnosť pre jednotné uplatňovanie požiadaviek, a premenoval ho na „Zmeny kódexu LSA týkajúce sa systémov s jedným spúšťacím lanom a hákom a schopnosťou uvoľnenia háku pri zaťažení“.

Zasadnutie SSE 9 odsúhlasilo pozmeňujúce návrhy k bodom 4.4.7.6.8 a 4.4.7.6.17 (ktoré boli odsúhlasené už na zasadnutí SSE 7) kapitoly IV kódexu LSA o systémoch s jedným spúšťacím lanom a hákom, ako sa uvádzajú v prílohe 4 k SSE 9/20, s plánovaným schválením na zasadnutí MSC 107 a následným prijatím na zasadnutí MSC 108. V tejto súvislosti podvýbor odsúhlasil, že pevné háky s odpruženým uzáverom v ústí háku by sa mali považovať za háky, ktoré spĺňajú požiadavky bodu 4.4.7.6.8 kódexu LSA v znení úprav, ak sa automaticky vracia do základnej polohy.

Únia na zasadnutí SSE 9 zastávala pozíciu pokračovať v diskusii o príslušných dokumentoch v pracovnej skupine.

Na zasadnutí MSC 107 sa schválili pozmeňujúce návrhy k bodom 4.4.7.6.8 a 4.4.7.6.17 kódexu LSA týkajúce sa systémov s jedným spúšťacím lanom a hákom, s plánovaným prijatím na zasadnutí MSC 108.

Únia zastávala pozíciu podporiť zmeny.

Pozíciou Únie by mala byť podpora zmien v kódexe LSA, keďže sa nimi posilňuje námorná bezpečnosť prostredníctvom zvýšenia bezpečnostných noriem pre systémy s jedným spúšťacím lanom a hákom a mechanizmom uvoľnenia háku pri zaťažení tým, že sa odstránia výnimky stanovené v bode 4.4.7.6.17.

4.5. Zmeny Medzinárodného kódexu pre požiarne bezpečnostné systémy (kódex FSS)

Na zasadnutí MSC 97 sa odsúhlasil nový výstup navrhovaný EÚ týkajúci sa požiarov na palubách ro-ro osobných lodí založený na štúdiu nehôd, ku ktorým došlo na osobných lodiach ro-ro, v ktorej sa určilo 14 oblastí pre možné zásady na zlepšenie a zmenu nástrojov.

Podvýbor SSE na svojom 6. zasadnutí úspešne dokončil návrh dočasných usmernení, ktorý obsahoval niekoľko návrhov, ktoré boli priamym výsledkom dvoch štúdií FIRESAFE. Zasadnutie SSE 6 navyše dosiahlo veľký pokrok pri práci na pozmeňujúcich návrhoch k revidovaným usmerneniam o údržbe a kontrole protipožiarnych systémov a zariadení (MSC.1/Circ.1432). Na zasadnutí MSC 101 boli dočasné usmernenia napokon schválené.

Na zasadnutí SSE 7 sa v zásade schválili pozmeňujúce návrhy ku kapitolám 7 a 9 kódexu FSS, pričom sa zohľadnilo, že korešpondenčná skupina ďalej posúdi otázku doplňujúcich požiadaviek na systém lineárneho hlásenia teploty v kódexe FSS.

Na zasadnutí SSE 8 sa ďalej vypracovali pozmeňujúce návrhy ku kapitole II-2 dohovoru SOLAS a ku kódexu FSS týkajúce sa nových a existujúcich osobných lodí ro-ro a obnovila sa korešpondenčná skupina pre protipožiarnu ochranu, aby sa medzi zasadnutiami pokračovalo v prácach, s mandátom stanoveným v bode 6.26 dokumentu SSE 8/20 a skupina bola poverená predložením správy na tomto zasadnutí.

Zasadnutie SSE 9 odsúhlasilo pozmeňujúce návrhy ku kódexu FSS, ako sa uvádzajú v prílohe 6 k dokumentu SSE 9/20, s plánovaným schválením na zasadnutí MSC 107 a následným prijatím na zasadnutí MSC 108, spoločne s prijatím súvisiacich pozmeňujúcich návrhov k dohovoru SOLAS.

Únia na zasadnutí SSE 9 zastávala pozíciu podporiť vo všeobecnosti správu korešpondenčnej skupiny pre protipožiarnu ochranu (SSE 9/6) a návrh, aby sa tento dokument, ako aj dokument SSE 9/6/1 (Japonsko) postúpili na ďalšiu podrobnú diskusiu pracovnej skupine pre protipožiarnu ochranu s plánovaným dokončením zmien kapitoly II-2 dohovoru SOLAS a kódexu FSS na uvedenom zasadnutí.

Zasadnutie MSC 107 schválilo pozmeňujúce návrhy ku kódexu FSS týkajúce sa protipožiarnej bezpečnosti osobných lodí ro-ro, s plánovaným prijatím na zasadnutí MSC 108 spoločne s prijatím súvisiacich pozmeňujúcich návrhov k dohovoru SOLAS.

Únia zastávala pozíciu podporiť tieto zmeny.

Pozíciou Únie by mala byť podpora týchto zmien, keďže budú predstavovať značný prínos k bezpečnosti života na mori prostredníctvom zvýšenia protipožiarnej bezpečnosti na osobných lodiach, a najmä na osobných lodiach ro-ro.

4.6. Zmeny Kódexu výcviku, kvalifikácie a strážnej služby námorníkov (kódex STCW)

Zasadnutie MSC 105 potvrdilo, že spoločná tripartitná pracovná skupina MOP/IMO (JTWG) by mala posúdiť vypracovanie ustanovení týkajúcich sa výcviku na riešenie šikanovania a obťažovania v odvetví námornej dopravy vrátane sexuálnych útokov a sexuálneho obťažovania v rámci svojho nového mandátu (MSC 105/20, bod 16.14.1), a nariadilo podvýboru pre ľudský aspekt, odbornú prípravu a strážnu službu (HTW), aby prednostne vypracoval a dokončil ustanovenia týkajúce sa výcviku podľa kódexu STCW na riešenie šikanovania a obťažovania v odvetví námornej dopravy vrátane sexuálnych útokov a sexuálneho obťažovania, a to v rámci nového výstupu „Komplexné preskúmanie dohovoru a kódexu STCW z roku 1978“ s ohľadom na prácu, ktorá sa má vykonať v koordinácii s JTWG.

Zasadnutie HTW 9 odsúhlasilo pozmeňujúce návrhy k tabuľke A-VI/1-4 kódexu STCW týkajúce sa predchádzania šikanovaniu a obťažovaniu vrátane sexuálnych útokov a sexuálneho obťažovania a reakcie na ne, ako sa uvádzajú v prílohe 7 k dokumentu HTW 9/15, na schválenie na zasadnutí MSC 107 s plánovaným prijatím na zasadnutí MSC 108. Podvýbor takisto odsúhlasil, že pozmeňujúce návrhy by mala posúdiť pracovná skupina JTWG a postúpiť ich na konečné posúdenie zasadnutiu HTW 10 pred ich prijatím výborom.

Únia na zasadnutí HTW 9 zastávala pozíciu podporiť dokumenty HTW 9/7/1 (Spojené štáty) a HTW 9/7/8 (Bahamy et al.) z vecného hľadiska, pričom Únia zohľadnila dokument HTW 9/7/5 (Kórejská republika) a potvrdila dôležitosť riešenia obťažovania a psychickej bezpečnosti, a zároveň uviedla, že v súlade so zasadnutím MSC 105 by tieto tri dokumenty mali byť prednostne predmetom diskusií v pracovnej skupine, ešte než sa posúdi všeobecné preskúmanie.

Zasadnutie MSC 107 schválilo pozmeňujúce návrhy k tabuľke A-VI/1-4 kódexu STCW týkajúce sa predchádzania šikanovaniu a obťažovaniu vrátane sexuálnych útokov a sexuálneho obťažovania a reakcie na ne, s plánovaným prijatím na zasadnutí MSC 108. V tejto súvislosti vzal výbor na vedomie dohodu dosiahnutú na zasadnutí HTW 9, aby sa uvedené pozmeňujúce návrhy takisto postúpili druhému zasadnutiu spoločnej tripartitnej pracovnej skupiny MOP/IMO pre určenie a riešenie záležitostí námorníkov a ľudského

aspektu (JTWG) na posúdenie a odporúčanie pre zasadnutie MSC 108 pred ich prijatím na uvedenom zasadnutí.

Únia zastávala pozíciu podporiť pozmeňujúce návrhy.

Pozíciou Únie by mala byť podpora týchto zmien, keďže sa nimi zaistí bezpečné pracovisko pre námorníkov zaradením novej právomoci „prispievať k predchádzaniu šikanovaniu a obťažovaniu vrátane sexuálnych útokov a sexuálneho obťažovania a reakcie na ne“ v oddiele A-VI/1 „Minimálne záväzné požiadavky na oboznámenie sa s bezpečnosťou, základnú prípravu a inštrukciách všetkých námorníkov“.

5. RELEVANTNÉ PRÁVNE PREDPISY EÚ A PRÁVOMOC EÚ

5.1. Zmeny článku V protokolu I k Medzinárodnému dohovoru o zabránení znečisťovaniu z lodí (MARPOL)

Smernica 2002/59/ES v znení zmien, ktorou sa zriaďuje monitorovací a informačný systém Spoločenstva pre lodnú dopravu¹. Podľa článku 17 sa od členských štátov vyžaduje, aby uskutočnili všetky primerané opatrenia, aby zabezpečili, že kapitán lode plávajúcej v ich pátracej a záchranej zóne/vyhradenej hospodárskej zóne alebo ekvivalentnej oblasti okamžite oznámil pobrežnej stanici zodpovednej za uvedenú geografickú oblasť: „... d) všetky spozorované plávajúce škvrny na mori spôsobené znečisťujúcimi látkami a kontajnermi alebo obalmi.“ Účelom je informovať zodpovedné orgány (dotknuté pobrežné štáty), aby mohli včas prijať opatrenia. Na úrovni EÚ už teda existuje záväzný systém (SafeSeaNet) na nahlasovanie stratených kontajnerov. Tento systém hlásenia udalostí je od roku 2012 zaužívanou praxou.

Navyše sa v smernici 2009/18/ES, ktorou sa ustanovujú základné zásady upravujúce vyšetrowanie nehôd v sektore námornej dopravy,² stanovuje, že zodpovedné orgány a/alebo dotknuté strany bez meškania informujú orgány členských štátov pre vyšetrowanie námorných nehôd výskyt všetkých nehôd a mimoriadnych udalostí patriacich do rozsahu pôsobnosti smernice. To zahŕňa stratu kontajnerov na mori.

Zmeny článku V protokolu I k Medzinárodnému dohovoru o zabránení znečisťovaniu z lodí (MARPOL) preto môžu rozhodujúcim spôsobom ovplyvniť požiadavky uplatniteľné podľa smernice 2002/59/ES a smernice 2009/18/ES.

5.2. Zmeny prílohy VI k dohovoru MARPOL

Smernica (EÚ) 2016/802 o znížení obsahu síry v niektorých kvapalných palivách³ odráža požiadavky súvisiace so sírou v palive a vykonávacie ustanovenia revidovanej prílohy VI k dohovoru MARPOL.

Navyše sa nariadením (EÚ) 2015/757 o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií oxidu uhličitého z námornej dopravy⁴ stanovuje právny rámec systému EÚ na monitorovanie, nahlasovanie a overovanie emisií skleníkových plynov. Cieľom nariadenia je zabezpečiť spoľahlivé a overiteľné údaje o emisiách skleníkových plynov a ukazovatele energetickej efektívnosti, poskytovať podklady tvorcom politik a stimulovať trhové zavádzanie energeticky efektívnych technológií a uplatňovanie správania, ktoré prispieva k energetickej

¹ Ú. v. ES L 208, 5.8.2002, s. 10.

² Ú. v. EÚ L 131, 28.5.2009, s. 114.

³ Ú. v. EÚ L 132, 21.5.2016, s. 58.

⁴ Ú. v. EÚ L 123, 19.5.2015, s. 55.

efektívnosti. Tento cieľ plní odstraňovaním trhových prekážok, ako je nedostatok informácií. Nadobudlo účinnosť 1. júla 2015.

Nariadením (EÚ) 2021/1119, ktorým sa stanovuje rámec na dosiahnutie klimatickej neutrality (európsky právny predpis v oblasti klímy)⁵, sa stanovuje záväzný cieľ Únie v oblasti klímy znížiť domáce čisté emisie skleníkových plynov (emisie po odpočítaní ich odstraňovania) do roku 2030 minimálne o 55 % v porovnaní s rokom 1990. Zahŕňa aj cieľ dosiahnuť klimatickú neutralitu do roku 2050 a ambiciózny cieľ čistých záporných emisií po tomto roku.

Na základe návrhov Komisie v balíku „Fit for 55“ na zníženie emisií skleníkových plynov zákonodarcovia EÚ prijali tieto právne akty konkrétne zamerané na emisie skleníkových plynov z odvetvia lodnej dopravy:

- revízia smernice 2003/87/ES o vytvorení systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Únii⁶ a rozhodnutia (EÚ) 2015/1814 o zriadení a prevádzke trhovej stabilizačnej rezervy systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Únii⁷ pozmeňujúcou smernicou (EÚ) 2023/959⁸ s cieľom rozšíriť systém EÚ na obchodovanie s emisiami (EU ETS) na odvetvie námornej dopravy so začiatkom uplatňovania od 1. januára 2024 (spoločne s potrebnými zmenami nariadenia o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií oxidu uhličitého z námornej dopravy⁹, s cieľom revidovať zásady monitorovania a podávania správ, a to aj prostredníctvom revízie príslušných vykonávacích a delegovaných aktov).
- Nariadenie (EÚ) 2023/1805 je zamerané na využívanie palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív v námornej doprave¹⁰ (nariadenie FuelEU Maritime) a nariaďuje sa ním využívanie týchto palív loďami, ktoré sa zastavujú v prístavoch EÚ so začiatkom uplatňovania od 1. januára 2025.

Súlad s novými povinnosťami, ktoré vyplývajú z rozšírenia systému EÚ na obchodovanie s emisiami na námornú dopravu a z nariadenia FuelEU Maritime, bude vychádzať zo systému monitorovania, nahlasovania a overovania zriadeného nariadením o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií oxidu uhličitého z námornej dopravy.

Tieto akty EÚ sú úzko spojené s opatreniami IMO v oblasti skleníkových plynov, ako je systém zberu údajov IMO, index energetickej efektívnosti existujúcej lode (EEXI) a ukazovateľ uhlíkovej náročnosti (CII), s cieľom zhromažďovať a uverejňovať informácie o technickej a prevádzkovej energetickej efektívnosti lodí zvlášť za každú loď.

Každé opatrenie IMO v oblasti skleníkových plynov, ktoré si bude vyžadovať monitorovanie, nahlasovanie a overovanie emisií skleníkových plynov z lodnej dopravy, by mohlo mať vplyv na nariadenie o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií oxidu uhličitého z námornej dopravy, smernicu o ETS a nariadenie FuelEU Maritime.

⁵ Ú. v. EÚ L 243, 9.7.2021, s. 1.

⁶ Ú. v. EÚ L 275, 25.10.2003, s. 32.

⁷ Ú. v. EÚ L 264, 9.10.2015, s. 1.

⁸ Ú. v. EÚ L 130, 16.5.2023, s. 134.

⁹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/957 z 10. mája 2023, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2015/757 s cieľom začleniť činnosti námornej dopravy do systému EÚ na obchodovanie s emisiami a zabezpečiť monitorovanie, nahlasovanie a overovanie emisií ďalších skleníkových plynov a emisií z ďalších typov lodí (Ú. v. EÚ L 130, 16.5.2023, s. 105).

¹⁰ Ú. v. EÚ L 234, 22.9.2023, s. 48.

Zmeny prílohy VI k dohovoru MARPOL preto môžu rozhodujúcim spôsobom ovplyvniť požiadavky uplatniteľné podľa smernice (EÚ) 2016/802, nariadenia (EÚ) 2015/757, smernice 2003/87/ES, rozhodnutia (EÚ) 2015/1814 a nariadenia (EÚ) 2023/1805.

5.3. Zmeny Dohovoru o riadení záťažovej vody

Cieľom smernice 2009/16/ES o štátnej prístavnej kontrole¹¹ je zabezpečiť, aby lode dodržiavali pravidlá EÚ a medzinárodné pravidlá v oblasti námornej bezpečnosti a životného prostredia, a stanovujú sa ňou spoločné kritériá inšpekcii lodí.

Na základe návrhu Komisie na revíziu smernice sa Dohovor o riadení záťažovej vody zaradi do zoznamu dohovorov (článok 2 bod 1), pri ktorých by úradníci štátnej prístavnej kontroly mali zabezpečiť ich uplatňovanie na plavidlá plaviace sa pod vlajkou cudzieho štátu počas ich inšpekcie (článok 13). Podľa judikatúry¹² Súdneho dvora sa riziko ovplyvnenia netýka len aktuálnych pravidiel, ale aj ich predvídateľného budúceho vývoja.

Zmeny Dohovoru o riadení záťažovej vody preto môžu rozhodujúcim spôsobom ovplyvniť požiadavky uplatniteľné podľa smernice 2009/16/ES.

5.4. Zmeny kapitol II-1, II-2 a V Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori (SOLAS) z roku 1974

V článku 6 ods. 2 písm. a) bode i) smernice 2009/45/ES o bezpečnostných pravidlách a normách pre osobné lode¹³ sa dohovor SOLAS uplatňuje na osobné lode triedy A, kým v kapitole II-2 (Protipožiarna ochrana, hlásenie a hasenie požiaru) prílohy I sa stanovujú rôzne a rozsiahle požiadavky na osobné lode tried B, C a D, ak vykonávajú vnútroštátnu plavbu.

Okrem toho príloha I obsahuje predpisy II-1/A-1/5 (oddiel 1) a II-1/A-1/3-4 (oddiel 2), v ktorých sa stanovuje, že lode triedy B musia mať vypracované individuálne núdzové ťažné postupy. Takéto postupy sa musia uchovávať na palube lode na účely použitia v núdzových situáciách a musia vychádzať z existujúceho usporiadania a vybavenia dostupného na palube lode. Tieto predpisy takisto odkazujú na „Usmernenia pre vlastníkov/prevádzkovateľov týkajúce sa vypracúvania núdzových ťažných postupov“ (MSC.1/Circ.1255).

V smernici 2002/59/ES v znení zmien sa od členských štátov vyžaduje, aby uskutočnili všetky primerané opatrenia, aby zabezpečili, že kapitán lode plávajúcej v ich pátracej a záchranej zóne/vyhradenej hospodárskej zóne alebo ekvivalentnej oblasti okamžite oznámil pobrežnej stanici zodpovednej za uvedenú geografickú oblasť: „... d) všetky spozorované plávajúce škrvy na mori spôsobené znečisťujúcimi látkami a kontajnermi alebo obalmi.“ Účelom je informovať zodpovedné orgány (dotknuté pobrežné štáty), aby mohli včas prijať opatrenia. Na úrovni EÚ už teda existuje záväzný systém (SafeSeaNet) na nahlasovanie stratených kontajnerov. Tento systém hlásenia udalostí je od roku 2012 zaužívanou praxou.

Navyše sa v smernici 2009/18/ES, ktorou sa ustanovujú základné zásady upravujúce vyšetrowanie nehôd v sektore námornej dopravy, stanovuje, že zodpovedné orgány a/alebo dotknuté strany bez meškania informujú orgány členských štátov pre vyšetrowanie námorných nehôd výskyt všetkých nehôd a mimoriadnych udalostí patriacich do rozsahu pôsobnosti smernice. To zahŕňa stratu kontajnerov na mori.

¹¹ Ú. v. EÚ L 131, 28.5.2009, s. 57.

¹² Stanovisko 1/03 Súdneho dvora zo 7. februára 2006, Lugánsky dohovor, bod 126.

¹³ Ú. v. EÚ L 163, 25.6.2009, s. 1.

Zmeny kapitol II-1, II-2 a V Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori (SOLAS) z roku 1974 preto môžu rozhodujúcim spôsobom ovplyvniť požiadavky uplatniteľné podľa smernice 2009/45/ES, smernice 2002/59/ES a smernice 2009/18/ES.

5.5. Zmeny Medzinárodného kódexu bezpečnosti pre lode používajúce plyny alebo iné palivá s nízkou teplotou vzplanutia (kódex IGF)

Na základe článku 6 ods. 2 písm. a) bodu i) smernice 2009/45/ES o bezpečnostných pravidlách a normách pre osobné lode, ktoré vykonávajú vnútroštátnu plavbu, sa dohovor SOLAS v znení zmien uplatňuje na osobné lode triedy A. Keďže podľa dohovoru SOLAS je kódex IGF záväzný, uplatňuje sa aj na osobné lode podľa tejto smernice.

Navyše príloha I k smernici 2009/45/ES obsahuje dva predpisy týkajúce sa lodí, ktoré používajú palivá nízkou teplotou vzplanutia:

- Predpis II-1/G/1: uplatňuje sa na nové lode tried B, C a D [a existujúce lode triedy B] – „Lode, bez ohľadu na dátum ich výroby, prestavané na používanie alebo majúce v pláne používanie plynného alebo kvapalného paliva s bodom vzplanutia nižším, ako dovoľuje pododsek.1.1 predpisu II-2/A/10, musia spĺňať požiadavky kódexu IGF v zmysle predpisu II-1/2.28 dohovoru SOLAS.“; a
- predpis II-1/G/57: Požiadavky na lode používajúce palivá s nízkym bodom vzplanutia – „Lode používajúce plynné alebo kvapalné palivo s bodom vzplanutia nižším, ako dovoľuje predpis II-2/4.2.1.1, musia spĺňať požiadavky kódexu IGF v zmysle predpisu II-1/2.28 dohovoru SOLAS.“

Zmeny Medzinárodného kódexu bezpečnosti pre lode používajúce plyny alebo iné palivá s nízkou teplotou vzplanutia (kódex IGF) preto môžu rozhodujúcim spôsobom ovplyvniť uplatňovanie smernice 2009/45/ES.

5.6. Zmeny Medzinárodného kódexu programu rozšírených inšpekcií v rámci prehliadok lodí na hromadný náklad a ropných tankerov z roku 2011 (kódex ESP z roku 2011)

Nariadením (EÚ) č. 530/2012 o urýchlenom zavedení konštrukčných požiadaviek na dvojité alebo ekvivalentný trup pre ropné tankery s jednoduchým trupom¹⁴ 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 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 inšpekcií 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.

Zmeny Medzinárodného kódexu programu rozšírených inšpekcií v rámci prehliadok lodí na hromadný náklad a ropných tankerov z roku 2011 (kódex ESP z roku 2011) preto môžu rozhodujúcim spôsobom ovplyvniť uplatňovanie nariadenia (EÚ) č. 530/2012.

5.7. Zmeny Medzinárodného kódexu pre záchranné prostriedky (LSA)

Smernicou 2014/90/EÚ o vybavení námorných lodí¹⁵ sa zabezpečuje voľný pohyb tohto vybavenia v rámci Únie jednotným uplatňovaním príslušných medzinárodných nástrojov

¹⁴ Ú. v. EÚ L 172, 30.6.2012, s. 3.

¹⁵ Ú. v. EÚ L 257, 28.8.2014, s. 146.

týkajúcich sa vybavenia námorných lodí umiestňovaného na palubu lodí EÚ. V tejto súvislosti bolo prijaté vykonávacie nariadenie (EÚ) 2023/1667, ktoré zahŕňa záchranné prostriedky a záchranné vesty v prípadoch, keď sa odkazuje na kódex LSA a rezolúciu MSC.81(70).

Navyše na základe článku 6 ods. 2 písm. a) bodu i) smernice 2009/45/ES v súvislosti s osobnými loďami, ktoré pôsobia na vnútroštátnych plavbách, sa dohovor SOLAS uplatňuje na osobné lode triedy A. Ďalej v súlade s tou istou smernicou majú lode triedy B, C a D povinnosť dodržiavať hlavné ustanovenia kódexu LSA a kapitoly III dohovoru SOLAS.

Zmeny Medzinárodného kódexu pre záchranné prostriedky preto môžu rozhodujúcim spôsobom ovplyvniť uplatňovanie smernice 2014/90/ES a smernice 2009/45/ES.

5.8. Zmeny Medzinárodného kódexu pre požiarne bezpečnostné systémy (kódex FSS)

Podľa článku 6 ods. 2 písm. a) bodu i) smernice 2009/45/ES sa dohovor SOLAS v znení zmien vrátane Medzinárodného kódexu pre požiarne bezpečnostné systémy (kódex FSS) uplatňuje na osobné lode triedy A, kým v kapitole II-2 (Protipožiarna ochrana, hlásenie a hasenie požiaru) prílohy I sa stanovujú rôzne a rozsiahle požiadavky na osobné lode tried B, C a D, ak vykonávajú vnútroštátnu plavbu.

Zmeny Medzinárodného kódexu pre požiarne bezpečnostné systémy (kódex FSS) preto môžu rozhodujúcim spôsobom ovplyvniť uplatňovanie smernice 2009/45/ES.

5.9. Zmeny Kódexu výcviku, kvalifikácie a strážnej služby námorníkov (kódex STCW)

Smernicou (EÚ) 2022/993 sa dohovor STCW začleňuje do práva Únie. Požiadavky na výcvik a kvalifikáciu námorníkov v práve EÚ upravuje smernica (EÚ) 2022/993. Podľa článku 3 smernice musia členské štáty podniknúť opatrenia potrebné na to, aby zabezpečili, že námorníci slúžiaci na lodiach absolvovali prípravu, ktorá je minimálne v súlade s požiadavkami dohovoru STCW tak, ako je stanovené v prílohe I k uvedenej smernici, v náležitých prípadoch vrátane uplatniteľných ustanovení kódexu STCW (článok 1 bod 21 smernice).

Zmeny Kódexu výcviku, kvalifikácie a strážnej služby námorníkov (kódex STCW) preto môžu rozhodujúcim spôsobom ovplyvniť uplatňovanie smernice (EÚ) 2022/993.

5.10. Právomoc EÚ

Predmet pripravovaných aktov sa týka oblasti, v ktorej má Únia výlučnú vonkajšiu právomoc na základe poslednej časti článku 3 ods. 2 ZFEÚ, keďže pripravované akty môžu „ovplyvniť spoločné pravidlá alebo zmeniť rozsah ich pôsobnosti“.

6. PRÁVNY ZÁKLAD

6.1. Procesnoprávny základ

6.1.1. 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 dohody¹⁶.

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 Únie*“¹⁷.

6.1.2. Uplatnenie na tento prípad

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

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

- Smernica 2002/59/ES, ktorou sa zriaďuje monitorovací a informačný systém Spoločenstva pre lodnú dopravu. Dôvodom je to, že touto smernicou sa od členských štátov vyžaduje, aby uskutočnili všetky primerané opatrenia, aby zabezpečili, že kapitán lode plávajúcej v ich pátracej a záchranej zóne/vyhradenej hospodárskej zóne alebo ekvivalentnej oblasti okamžite oznámil pobrežnej stanici zodpovednej za uvedenú geografickú oblasť: „... d) *všetky spozorované plávajúce škrvny na mori spôsobené znečisťujúcimi látkami a kontajnermi alebo obalmi.*“ Účelom je informovať zodpovedné orgány (dotknuté pobrežné štáty), aby mohli včas prijať opatrenia. Na úrovni EÚ už teda existuje záväzný systém (SafeSeaNet) na nahlasovanie stratených kontajnerov.
- V smernici 2009/18/ES sa stanovujú základné zásady upravujúce vyšetrowanie nehôd v odvetví námornej dopravy. Dôvodom je to, že podľa smernice zodpovedné orgány a/alebo dotknuté strany bez meškania musia orgánom členských štátov pre vyšetrowanie námorných nehôd oznamovať výskyt všetkých nehôd a mimoriadnych udalostí patriacich do rozsahu pôsobnosti smernice. To zahŕňa stratu kontajnerov na mori.
- Smernica (EÚ) 2016/802 o znížení obsahu síry v niektorých kvapalných palivách. Dôvodom je, že smernica odráža požiadavky súvisiace so sírou v palive a vykonávacie ustanovenia revidovanej prílohy VI k dohovoru MARPOL.
- Nariadenie (EÚ) 2015/757 o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií oxidu uhličitého z námornej dopravy. Dôvodom je, že sa ním stanovuje právny rámec pre systém EÚ na monitorovanie, nahlasovanie a overovanie emisií skleníkových plynov. Súlad s novými povinnosťami, ktoré vyplývajú z rozšírenia systému EU ETS na námornú dopravu a z nariadenia FuelEU Maritime, bude vychádzať zo systému monitorovania, nahlasovania a overovania zriadeného nariadením o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií oxidu uhličitého z námornej dopravy.
- Smernica 2003/87/ES o vytvorení systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Únii a rozhodnutie (EÚ) 2015/1814 o zriadení a prevádzke trhovej stabilizačnej rezervy systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Únii, obidva predpisy zmenené smernicou (EÚ) 2023/959, ktorou sa rozšíril systém EÚ na obchodovanie s emisiami (EU ETS) na odvetvie

¹⁶ Vec C-399/12, Nemecko/Rada (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, bod 64.

¹⁷ Vec C-399/12, Nemecko/Rada (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, body 61 – 64.

námornej dopravy. Dôvodom je, že sú úzko spojené s opatreniami IMO v oblasti skleníkových plynov, ako je systém zberu údajov IMO, index energetickej efektívnosti existujúcej lode (EEXI) a ukazovateľ uhlíkovej náročnosti (CII), s cieľom zhromažďovať a uverejňovať informácie o technickej a prevádzkovej energetickej efektívnosti lodí zvlášť za každú loď.

- Nariadenie (EÚ) 2023/1805 o využívaní palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív v námornej doprave. Dôvodom je, že sú úzko spojené s opatreniami IMO v oblasti skleníkových plynov, ako je systém zberu údajov IMO, index energetickej efektívnosti existujúcej lode (EEXI) a ukazovateľ uhlíkovej náročnosti (CII), s cieľom zhromažďovať a uverejňovať informácie o technickej a prevádzkovej energetickej efektívnosti lodí zvlášť za každú loď.
- Smernica 2009/16/ES o štátnej prístavnej kontrole. Dôvodom je to, že na základe návrhu Komisie sa Dohovor o riadení záťažovej vody zaradi do zoznamu dohovorov (článok 2 bod 1), pri ktorých by úradníci štátnej prístavnej kontroly mali zabezpečiť ich uplatňovanie na plavidlá plaviace sa pod vlajkou cudzieho štátu počas ich inšpekcie (článok 13). Podľa judikatúry Súdneho dvora sa riziko ovplyvnenia netýka len aktuálnych pravidiel, ale aj ich predvídateľného budúceho vývoja.
- Smernica 2009/45/ES o bezpečnostných pravidlách a normách pre osobné lode. Dôvodom je to, že podľa článku 6 ods. 2 písm. a) bodu i) sa dohovor SOLAS, ako aj kódex FSS uplatňuje na osobné lode triedy A, kým v kapitole II-2 (Protipožiarna ochrana, hlásenie a hasenie požiaru) prílohy I sa stanovujú rôzne a rozsiahle požiadavky na osobné lode tried B, C a D, ak vykonávajú vnútroštátnu plavbu. Navyše, keďže je kódex IGF podľa dohovoru SOLAS záväzný, uplatňuje sa aj na osobné lode podľa tejto smernice. Lode triedy B, C a D majú takisto povinnosť dodržiavať hlavné ustanovenia kódexu LSA a kapitoly III dohovoru SOLAS.
- Nariadenie (EÚ) č. 530/2012 o urýchlennom zavedení konštrukčných požiadaviek na dvojité alebo ekvivalentný trup pre ropné tankery s jednoduchým trupom. Dôvodom je to, že sa ním stanovuje povinnosť uplatňovať schému IMO pre posudzovanie stavu (CAS) 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 zmeny inšpekcií 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.
- Smernica 2014/90/EÚ o vybavení námorných lodí. Dôvodom je, že súčasťou prílohy k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) 2023/1667 sú záchranné vesty a záchranné prostriedky, ako aj rezolúcia MSC.81(70).
- Smernica (EÚ) 2022/993 o minimálnej úrovni prípravy námorníkov. Dôvodom je to, že sa ňou do práva Únie začleňuje dohovor STCW, ako aj kódex STCW.

Plánovanými aktmi sa nedopĺňa ani nemení inštitucionálny rámec dohody.

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

6.2. Hmotnoprávny základ

6.2.1. Zásady

Hmotnoprávny základ rozhodnutia podľa článku 218 ods. 9 ZFEÚ závisí predovšetkým od cieľa a obsahu pripravovaného aktu, v súvislosti s ktorým sa zaujíma 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 je len vedľajšia, 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.

6.2.2. 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.

6.3. 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 v mene Európskej únie zaujať v Medzinárodnej námornej organizácii na 81. zasadnutí Výboru pre ochranu morského prostredia a 108. zasadnutí Výboru pre námornú bezpečnosť, pokiaľ ide o prijatie zmien Medzinárodného dohovoru o zabránení znečisťovaniu z lodí (MARPOL), Dohovoru o riadení zát'azovej vody, Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori (SOLAS), Medzinárodného kódexu bezpečnosti pre lode používajúce plyny alebo iné palivá s nízkou teplotou vzplanutia (kódex IGF), Medzinárodného kódexu programu rozšírených inšpekcií v rámci prehliadok lodí na hromadný náklad a ropných tankerov z roku 2011 (kódex ESP z roku 2011), Medzinárodného kódexu pre záchranné prostriedky (LSA), Medzinárodného kódexu pre požiarne bezpečnostné systémy (kódex FSS) a Kódexu výcviku, kvalifikácie a strážnej služby námorníkov (kódex STCW)

RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 100 ods. 2 v spojení s jej 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 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.
- (4) 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.
- (5) Výbor IMO pre ochranu morského prostredia na svojom 81. zasadnutí, ktoré sa má konať od 18. marca do 22. marca 2024, má prijať zmeny článku V protokolu I k Medzinárodnému dohovoru o zabránení znečisťovaniu z lodí (ďalej len „dohovor MARPOL“), prílohy VI k dohovoru MARPOL týkajúce sa palív s nízkou teplotou vzplanutia a ďalších záležitostí súvisiacich s vykurovacím olejom, prístupnosti údajov v databáze IMO o spotrebe paliva lodí (IMO DCS) a zahrnutia údajov o prepravných

činnostiach a vyššej úrovne podrobnosti v databáze IMO o spotrebe paliva lodí, ako aj zmeny Dohovoru o riadení zát'azovej vody.

- (6) Výbor IMO pre námornú bezpečnosť na svojom 108. zasadnutí, ktoré sa má konať od 15. mája do 24. mája 2024, má prijať zmeny kapitol II-1, II-2 a V Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori (SOLAS) z roku 1974, Medzinárodného kódexu bezpečnosti pre lode používajúce plyny alebo iné palivá s nízkou teplotou vzplanutia (kódex IGF), Medzinárodného kódexu programu rozšírených inšpekcii v rámci prehliadok lodí na hromadný náklad a ropných tankerov z roku 2011 (kódex ESP z roku 2011), Medzinárodného kódexu pre záchranné prostriedky (LSA), Medzinárodného kódexu pre požiarne bezpečnostné systémy (kódex FSS) a oddielu A-VI/1 Kódexu výcviku, kvalifikácie a strážnej služby námorníkov (kódex STCW).
- (7) Je vhodné stanoviť pozíciu, ktorá sa má zaujať v mene Únie na 81. zasadnutí Výboru IMO pre ochranu morského prostredia, keďže plánované akty môžu rozhodujúcim spôsobom ovplyvniť obsah práva Únie, konkrétne smernicu 2002/59/ES, ktorou sa zriaďuje monitorovací a informačný systém Spoločenstva pre lodnú dopravu¹, smernicu 2009/18/ES, ktorou sa ustanovujú základné zásady upravujúce vyšetrowanie nehôd v sektore námornej dopravy², smernicu (EÚ) 2016/802 o znížení obsahu síry v niektorých kvapalných palivách³, nariadenie (EÚ) 2015/757 o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií oxidu uhličitého z námornej dopravy⁴, smernicu 2003/87/ES o vytvorení systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Únii⁵, rozhodnutie (EÚ) 2015/1814 o zriadení a prevádzke trhovej stabilizačnej rezervy systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Únii⁶, nariadenie (EÚ) 2023/1805 o využívaní palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív v námornej doprave⁷ a smernicu 2009/16/ES o štátnej prístavnej kontrole⁸.
- (8) Únia by preto mala podporiť zmeny článku V protokolu I k Medzinárodnému dohovoru o zabránení znečisťovaniu z lodí (MARPOL), pretože je dôležité vytvoriť jednotný systém nahlasovania straty kontajnerov, predchádzať zdvojeniu požiadaviek na predkladanie a zabrániť nejasnostiam, v dôsledku ktorých vzniká riziko nenahlásenia kontajnerov stratených na mori.
- (9) Únia by mala podporiť zmeny prílohy VI k dohovoru MARPOL o palivách s nízkou teplotou vzplanutia a ďalších záležitostiach súvisiacich s vykurovacím olejom, pretože sa nimi vyriešia požiadavky na testovanie a zahrnutie informácií o teplote vzplanutia v dodacom liste pre nádrž lode v prípade palív s nízkou teplotou vzplanutia, ktoré sú v rozpore s nedávnymi zmenami kapitoly II-2 dohovoru SOLAS prijatými na zasadnutí MSC 106. Únia by mala podporiť aj zmeny prílohy VI k dohovoru MARPOL týkajúce sa prístupnosti údajov v databáze IMO o spotrebe paliva lodí (IMO DCS) a zahrnutia údajov o prepravných činnostiach a vyššej úrovne podrobnosti v databáze IMO o spotrebe paliva lodí, pretože sa nimi optimalizuje používanie

¹ Ú. v. ES L 208, 5.8.2002, s. 10.

² Ú. v. EÚ L 131, 28.5.2009, s. 114.

³ Ú. v. EÚ L 132, 21.5.2016, s. 58.

⁴ Ú. v. EÚ L 123, 19.5.2015, s. 55.

⁵ Ú. v. EÚ L 275, 25.10.2003, s. 32.

⁶ Ú. v. EÚ L 264, 9.10.2015, s. 1.

⁷ Ú. v. EÚ L 234, 22.9.2023, s. 48.

⁸ Ú. v. EÚ L 131, 28.5.2009, s. 57.

databázy v prospech tvorby politík v oblasti dekarbonizácie lodnej dopravy a predstavujú kompromis medzi širším prístupom k údajom databázy IMO o spotrebe paliva lodí a kontrolou nad nimi zo strany sekretariátu IMO. Na jednej strane sa analytickým konzultačným a výskumným subjektom udeľuje prístup k údajom z databázy IMO o spotrebe paliva lodí na základe súhlasu sekretariátu IMO a na druhej strane sa týmito zmenami stanovuje možnosť, aby každá spoločnosť mohla dobrovoľne poskytnúť širokej verejnosti údaje z databázy IMO o spotrebe paliva lodí týkajúce sa ich lodí.

- (10) Únia by mala podporiť zmeny Dohovoru o riadení záťažovej vody, pretože sa nimi zvyšuje používanie digitalizácie vedenia elektronickej knihy záznamov v rámci dohovoru.
- (11) Je vhodné stanoviť pozíciu, ktorá sa má zaujať v mene Únie na 108. zasadnutí Výboru IMO pre námornú bezpečnosť, keďže plánované akty môžu rozhodujúcim spôsobom ovplyvniť obsah práva Únie, konkrétne smernicu 2009/45/ES o bezpečnostných pravidlách a normách pre osobné lode⁹, smernicu 2002/59/ES, ktorou sa zriaďuje monitorovací a informačný systém Spoločenstva pre lodnú dopravu¹⁰, smernicu 2009/18/ES, ktorou sa ustanovujú základné zásady upravujúce vyšetrowanie nehôd v sektore námornej dopravy¹¹, nariadenie (EÚ) č. 530/2012 o urýchlennom zavedení konštrukčných požiadaviek na dvojité alebo ekvivalentný trup pre ropné tankery s jednoduchým trupom¹², smernicu 2014/90/EÚ o vybavení námorných lodí¹³ a smernicu (EÚ) 2022/993 o minimálnej úrovni prípravy námorníkov¹⁴.
- (12) Únia by preto mala podporiť zmeny kapitol II-1, II-2 a V Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori (SOLAS) z roku 1974, pretože sa nimi podstatne zvýši bezpečnosť a zaistí sa, aby všetky nové lode iné ako ropné tankery vrátane osobných lodí s hrubou priestornosťou najmenej 20 000 ton mali vhodné ťažné zariadenie pre prípad núdze, zvýšia sa všeobecné normy protipožiarnej bezpečnosti osobných lodí vrátane osobných lodí ro-ro a zvýši bezpečnosť používania naftového paliva na osobných lodiach. Okrem toho sa nimi zjednoduší spracovanie hlásení o strate kontajnerov s cieľom splniť regulačné povinnosti, určia sa požiadavky na ohlasovanie vlajkového štátu organizácii IMO, zvýši sa bezpečnosť plavby a zabráni sa znečisteniu.
- (13) Únia by mala podporiť zmeny Medzinárodného kódexu bezpečnosti pre lode používajúce plyny alebo iné palivá s nízkou teplotou vzplanutia (kódex IGF), pretože sa nimi zvýši bezpečnosť lodí vrátane osobných lodí, ktoré ako palivo používajú zemný plyn.
- (14) Únia by mala podporiť zmeny Medzinárodného kódexu programu rozšírených inšpekcií v rámci prehliadok lodí na hromadný náklad a ropných tankerov z roku 2011 (kódex ESP z roku 2011), pretože sa nimi upravujú postupy schvaľovania a osvedčovania podniku, ktorý vykonáva meranie hrúbky konštrukcií trupov, v prílohách k zmenám z roku 2019 ku kódexu ESP z roku 2011, ktoré odkazujú na úrady a nie na organizáciu uznanú úradom. Tieto zmeny pomôžu objasniť postup.

⁹ Ú. v. EÚ L 163, 25.6.2009, s. 1.

¹⁰ Ú. v. ES L 208, 5.8.2002, s. 10.

¹¹ Ú. v. EÚ L 131, 28.5.2009, s. 114.

¹² Ú. v. EÚ L 172, 30.6.2012, s. 3.

¹³ Ú. v. EÚ L 257, 28.8.2014, s. 146.

¹⁴ Ú. v. EÚ L 169, 27.6.2022, s. 45.

- (15) Únia by mala podporiť zmeny Medzinárodného kódexu pre záchranné prostriedky (LSA), pretože sa nimi podporuje námorná bezpečnosť úpravou rýchlosti spúšťania záchranných plavidiel a záchranných člnov v prípade osobných lodí, zabezpečením vhodnej účinnosti záchranných viest vo vode v záujme bezpečnosti námorníkov a zvýšením bezpečnostných noriem pre systémy s jedným spúšťacím lanom a hákom a mechanizmom uvoľnenia háku pri zaťažení, a to tým, že sa odstránia výnimky stanovené v bode 4.4.7.6.17.
- (16) Únia by mala podporiť zmeny Medzinárodného kódexu pre požiarne bezpečnostné systémy (kódex FSS), keďže budú predstavovať značný prínos k bezpečnosti života na mori prostredníctvom zvýšenia protipožiarnej bezpečnosti na osobných lodiach, a najmä na osobných lodiach ro-ro.
- (17) Únia by mala podporiť zmeny oddielu A-VI/1 Kódexu výcviku, kvalifikácie a strážnej služby námorníkov (kódex STCW), pretože sa nimi zaistí bezpečné pracovisko pre námorníkov zaradením novej právomoci „prispievať k predchádzaniu šikanovaniu a obťažovaniu vrátane sexuálnych útokov a sexuálneho obťažovania a reakcie na ne“ do oddielu A-VI/1 „Minimálne záväzné požiadavky na oboznámenie sa s bezpečnosťou, základnú prípravu a inštruktáž všetkých námorníkov“.
- (18) Pozíciu Únie vyjadria členské štáty Únie, ktoré sú členmi IMO, a Komisia konajúc spoločne,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Pozíciou, ktorá sa má v mene Únie zaujať na 81. zasadnutí Výboru Medzinárodnej námornej organizácie (ďalej len „IMO“) pre ochranu morského prostredia, je súhlas s prijatím zmien:

- a) článku V protokolu I k Medzinárodnému dohovoru o zabránení znečisťovaniu z lodí (ďalej len „dohovor MARPOL“), ako sa stanovujú v prílohe k dokumentu IMO MEPC 81/3/1;
- b) prílohy VI k dohovoru MARPOL týkajúcej sa palív s nízkou teplotou vzplanutia a ďalších záležitostí súvisiacich s vykurovacím olejom, prístupnosti údajov v databáze IMO o spotrebe paliva lodí (IMO DCS) a zahrnutia údajov o prepravných činnostiach a vyššej úrovne podrobnosti v databáze IMO o spotrebe paliva lodí, ako sa stanovujú v prílohe k dokumentu IMO MEPC 81/3/2 a
- c) Dohovoru o riadení záťažovej vody, ako sa stanovujú v prílohe k dokumentu IMO MEPC 81/3.

Článok 2

Pozíciou, ktorá sa má v mene Únie zaujať na 108. zasadnutí Výboru IMO pre námornú bezpečnosť, je súhlas s prijatím zmien:

- a) kapitol II-1, II-2 a V Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori (SOLAS) z roku 1974, ako sa stanovujú v prílohách 1 a 2 k dokumentu IMO MSC 108/3;
- b) Medzinárodného kódexu bezpečnosti pre lode používajúce plyny alebo iné palivá s nízkou teplotou vzplanutia (kódex IGF), ako sa stanovujú v prílohe 3 k dokumentu IMO MSC 108/3;

- c) Medzinárodného kódexu programu rozšírených inšpekcií v rámci prehliadok lodí na hromadný náklad a ropných tankerov z roku 2011 (kódex ESP z roku 2011), ako sa stanovujú v prílohe 5 k dokumentu IMO MSC 108/3;
- d) Medzinárodného kódexu pre záchranné prostriedky (LSA), ako sa stanovujú v prílohe 6 k dokumentu IMO MSC 108/3;
- e) Medzinárodného kódexu pre požiarne bezpečnostné systémy (kódex FSS), ako sa stanovujú v prílohe 7 k dokumentu IMO MSC 108/3, a
- f) oddielu A-VI/1 Kódexu výcviku, kvalifikácie a strážnej služby námorníkov (kódex STCW), ako sa stanovujú v prílohe k dokumentu IMO MSC 108/3/2.

Článok 3

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

Článok 4

Toto rozhodnutie je určené Komisii a členským štátom.

V Bruseli

*Za Radu
predseda/predsedička*