EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 28. 3. 2019
COM(2019) 159 final

2019/0087 (NLE)

Návrh

ROZHODNUTIE RADY

o pozícii, ktorá sa má prijať v mene Európskej únie vo Výbore Medzinárodnej námornej organizácie pre ochranu morského prostredia a Výbore Medzinárodnej námornej organizácie pre námornú bezpečnosť, pokiaľ ide o prijatie zmien prílohy II k Medzinárodnému dohovoru o zabránení znečisťovaniu z lodí, zmien Medzinárodného kódexu programu rozšírených inšpekcií v rámci prehliadok lodí na hromadný náklad a ropných tankerov z roku 2011, zmien Medzinárodného kódexu pre záchranné prostriedky, zmien vo formulároch C, E a P dodatku k Medzinárodnému dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori a zmien Medzinárodného kódexu bezpečnosti pre lode používajúce plyny alebo iné palivá s nízkou teplotou vzplanutia

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. PREDMET NÁVRHU

Tento návrh sa týka rozhodnutia, ktorým sa stanovuje pozícia, ktorá sa má prijať v mene Únie na 74. zasadnutí Výboru Medzinárodnej námornej organizácie pre ochranu morského prostredia (MEPC 74), ktoré sa uskutoční v Londýne 13. – 17. mája 2019, a na 101. zasadnutí Výboru Medzinárodnej námornej organizácie pre námornú bezpečnosť (MSC 101), ktoré sa uskutoční v Londýne 5. – 14. júna 2019, v súvislosti s plánovaným prijatím zmien prílohy II k dohovoru MARPOL týkajúcich sa zvyškov nákladu a odpadu z čistenia nádrží s perzistentnými plávajúcimi výrobkami s vysokou viskozitou a/alebo vysokou teplotou topenia, zmien Medzinárodného kódexu programu rozšírených inšpekcií v rámci prehliadok lodí na hromadný náklad a ropných tankerov z roku 2011 (kódex ESP), zmien bodu 6.1.1.3 Medzinárodného kódexu pre záchranné prostriedky (kódex LSA), zmien bodu 4.4.8.1 kódexu LSA, zmien v Záznamoch o vybavení (formuláre C, E a P dodatku k dohovoru SOLAS) a zmien častí A a A-1 Medzinárodného kódexu bezpečnosti pre lode používajúce plyny alebo iné palivá s nízkou teplotou vzplanutia (kódex IGF).

2. KONTEXT NÁVRHU

2.1. Dohovor o Medzinárodnej námornej organizácii (IMO)

Dohovorom o Medzinárodnej námornej organizácii (IMO) sa zriaďuje IMO, ktorej účelom je poskytnúť fórum pre spoluprácu medzi vládami v oblasti vládnej regulácie a postupov týkajúcich sa rôznych technických záležitostí, ktoré majú vplyv na lodnú dopravu využívanú v medzinárodnom obchode, a podporovať všeobecné prijímanie najprísnejších možných noriem v oblasti námornej bezpečnosti, efektívnosti plavby a prevencie a kontroly znečisťovania morí plavidlami za súčasnej podpory rovnakých podmienok, ako aj riešiť súvisiace administratívne a právne záležitosti.

Dohovor nadobudol platnosť 17. marca 1958.

Všetky členské štáty sú zmluvnými stranami dohovoru.

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

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

Medzinárodný kódex programu rozšírených inšpekcií v rámci prehliadok lodí na hromadný náklad a ropných tankerov z roku 2011 (ďalej len „kódex ESP“) obsahuje požiadavky na program rozšírených inšpekcií v rámci prehliadok lodí na hromadný náklad s jednoduchým trupom a dvojitým trupom a ropných tankerov s jednoduchým trupom a dvojitým trupom v súlade s ustanoveniami pravidla XI-1/2 dohovoru SOLAS.

Medzinárodný kódex pre záchranné prostriedky (kódex LSA) obsahuje požiadavky medzinárodných noriem pre záchranné prostriedky, na ktoré sa vzťahuje kapitola III dohovoru SOLAS, vrátane osobných záchranných prostriedkov, vizuálnych pomôcok, záchranných pravidiel, záchranných člnov, prostriedkov na spustenie a nalodenie, systémov evakuácie z lode, lanového vrhacieho vybavenia a všeobecných poplachových systémov a systémov miestneho rozhlasu.

Účelom Medzinárodného kódexu bezpečnosti pre lode používajúce plyny alebo iné palivá s nízkou teplotou vzplanutia (Kódex IGF) je poskytnúť medzinárodnú normu pre lode, ktoré ako palivo používajú plyn alebo kvapalinu s nízkou teplotou vzplanutia. Kódex sa zaoberá všetkými oblasťami, ktoré si vyžadujú osobitnú pozornosť na používanie plynu alebo kvapalín s nízkou teplotou vzplanutia ako paliva, a stanovujú sa v ňom kritériá pre usporiadanie a montáž strojov na pohon a pomocné účely používajúcich zemný plyn ako paliva, ktoré budú mať rovnocennú úroveň integrity, pokiaľ ide o bezpečnosť a spoľahlivosť, v porovnaní s úrovňou, ktorú je možné dosiahnuť s novými a porovnateľnými hlavnými a pomocnými strojmi na konvenčné naftové palivo.

2.2. Medzinárodná námorná organizácia

Medzinárodná námorná organizácia (IMO) je špecializovanou agentúrou Organizácie Spojených národov, ktorá je zodpovedná za bezpečnosť a bezpečnostnú ochranu lodnej dopravy a prevenciu znečisťovania morí plavidlami. Ide o orgán s celosvetovou pôsobnosťou, ktorý stanovuje normy v oblasti bezpečnosti, bezpečnostnej ochrany a environmentálneho správania medzinárodnej lodnej dopravy. Jej hlavnou úlohou je vytvoriť regulačný rámec pre odvetvie lodnej dopravy, ktorý je spravodlivý a účinný, všeobecne prijímaný a všeobecne uplatňovaný.

Členstvo v organizácii je otvorené pre všetky štáty a všetky členské štáty EÚ sú jej členmi. Európska komisia má v IMO štatút pozorovateľa od roku 1974 na základe dohody o súčinnosti a spolupráci medzi Medzivládnou námornou konzultačnou organizáciou (IMCO)[1] a Komisiou Európskych spoločenstiev v otázkach spoločného záujmu zmluvných strán.

Výbor IMO pre ochranu morského prostredia pozostáva zo všetkých členov IMO a zasadá aspoň raz ročne. Zaoberá sa environmentálnymi otázkami spadajúcimi do rozsahu pôsobnosti organizácie a týkajúcimi sa 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 a tiež látok znečisťujúcich ovzdušie a emisií skleníkových plynov. K ďalším otázkam patria riadenie záťažovej vody, antivegetatívne systémy, recyklácia lodí, príprava a reakcia na znečistenie a identifikácia osobitných oblastí a zvlášť citlivých morských oblastí.

Výbor IMO pre ochranu morského prostredia poskytuje strojové zariadenia na plnenie akýchkoľvek povinností, ktoré mu boli uložené na základe dohovoru o IMO, zhromaždením IMO alebo Radou IMO, alebo akejkoľvek povinnosti v uvedenom rozsahu pôsobnosti, ktorá mu môže byť uložená na základe alebo podľa akéhokoľvek iného medzinárodného nástroja a ktorú prijme IMO. Rozhodnutia Výboru pre ochranu morského prostredia a jeho pomocných orgánov sa prijímajú väčšinou členov.

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

Výbor IMO pre námornú bezpečnosť poskytuje strojové zariadenia na plnenie akýchkoľvek povinností, ktoré mu boli uložené na základe dohovoru o IMO, zhromaždením IMO alebo

[1] V roku 1982 sa názov zmenil na Medzinárodnú námornú organizáciu (IMO).

Radou IMO, alebo akejkoľvek povinnosti v uvedenom rozsahu pôsobnosti, ktorá mu môže byť uložená na základe alebo podľa akéhokoľvek iného medzinárodného nástroja a ktorú prijme IMO. Rozhodnutia Výboru pre námornú bezpečnosť a jeho pomocných orgánov sa prijímajú väčšinou členov.

2.3. Plánovaný akt Výboru IMO pre ochranu morského prostredia

Výbor pre ochranu morského prostredia má 13. – 17. mája 2019 na svojom 74. zasadnutí (MEPC 74) prijať zmeny prílohy II k dohovoru MARPOL týkajúce sa zvyškov nákladu a odpadu z čistenia nádrží s perzistentnými plávajúcimi výrobkami s vysokou viskozitou a/alebo vysokou teplotou topenia s cieľom znížiť ich vplyv na životné prostredie. Účelom plánovaných zmien prílohy II k dohovoru MARPOL je riešiť značné znečistenie spôsobené napr. vypúšťaním parafínového vosku vo vodách pobrežných štátov v Severnom mori a Baltskom mori.

2.4. Plánovaný akt Výboru IMO pre námornú bezpečnosť

Výbor pre námornú bezpečnosť má na svojom 101. zasadnutí 5. – 14. júna 2019 (MSC 101) prijať zmeny Medzinárodného kódexu programu rozšírených inšpekcií v rámci prehliadok lodí na hromadný náklad a ropných tankerov z roku 2011 (kódex ESP), zmeny Medzinárodného kódexu pre záchranné prostriedky (kódex LSA), zmeny bodu 4.4.8.1 kódexu LSA, zmeny v Záznamoch o vybavení (formuláre C, E a P dodatku k dohovoru SOLAS) a zmeny častí A a A-1 Medzinárodného kódexu bezpečnosti pre lode používajúce plyny alebo iné palivá s nízkou teplotou vzplanutia (kódex IGF).

2.4.1. Účelom plánovaných zmien kódexu ESP je zahrnúť redakčné zmeny s určením všetkých povinných požiadaviek a zlepšením tabuliek a formulárov. Týmito zmenami sa navyše zlúčia redakčné zmeny s novými podstatnými požiadavkami s cieľom zaoberať sa poslednými aktualizáciami jednotných požiadaviek (UR) série Z10 Medzinárodného združenia klasifikačných spoločností (IACS). Séria UR Z10 sa zaoberá prehliadkami trupov ropných tankerov, lodí na hromadný náklad, cisternových lodí na prepravu chemikálií, ropných tankerov s dvojitým trupom a lodí na hromadný náklad s dvojitým plášťom. Jednotné požiadavky IACS sú rezolúciami, ktoré prijalo IACS v záležitostiach priamo spojených s osobitnými požiadavkami a postupmi klasifikačných spoločností alebo ktoré sa na ne vzťahujú, a so všeobecnou filozofiou, z ktorej vychádzajú pravidlá a postupy klasifikačných spoločností. S výhradou ratifikácie zo strany riadiaceho orgánu každej členskej spoločnosti IACS sa jednotné požiadavky zahrnú do pravidiel a postupov členských spoločností do jedného roka od schválenia skupinou pre všeobecnú politiku IACS. Jednotné požiadavky sú minimálnymi požiadavkami. Okrem toho je formulácia návrhov zmien zosúladená s nomenklatúrou IMO, aby sa predišlo nejednoznačnosti a nesúladu.

2.4.2. Účelom navrhovaných zmien kódexu LSA je zaistiť jednotné vykonávanie bodu 6.1.1.3, pokiaľ ide o ručné spúšťanie malých záchranných člnov, ktoré nie sú súčasťou záchranných plavidiel lode.

2.4.3. Cieľom zmien bodu 4.4.8.1 kódexu LSA je oslobodenie záchranných člnov s dvomi nezávislými pohonnými systémami od požiadavky na vybavenie dostatočným počtom plávajúcich vesiel a súvisiacimi predmetmi (rázsoškové kolíky, vidličky pre veslá alebo ekvivalentné vybavenie), ktoré umožnia pohyb vpred na pokojnom mori. Počas inšpekcií sa zistilo, že na niektoré záchranné člny s dvoma nezávislými pohonnými systémami nie sú vybavené pádlami, veslami alebo akýmkoľvek iným zodpovedajúcim zariadením na ich uchytenie a dospelo sa k záveru, že príslušná požiadavka kódexu

LSA a MSC/Circ.980/Add.1 nezohľadňuje záchranné člny konštruované s dvomi nezávislými pohonnými systémami.

2.4.4. Na MSC 100 bol schválený návrh jednotného výkladu, v ktorom sa uvádza, že „Na záchranný člen vybavený dvomi nezávislými pohonnými systémami, pri ktorom zariadenia pozostávajú z dvoch samostatných motorov, hriadeľových vedení, palivových nádrží, potrubných systémov a akýchkoľvek iných súvisiacich pomocných systémov, sa nemusí uplatňovať bod 4.4.8.1 kódexu LSA. Vo všetkých ostatných aspektoch by mal byť záchranný člen v plnom súlade s bodom 4.4.8 kódexu LSA.“

Existujúci bod 4.4.8.1 kódexu LSA sa nahrádza s cieľom zosúladiť ho s návrhom jednotného výkladu, ktorý bol schválený na MSC 100.

2.4.5. Účelom plánovaných zmien v Záznamoch o vybavení (formuláre C, E a P dodatku k SOLAS) je zmena položky 8.1 vo formulároch C, E a P v dodatku k dohovoru SOLAS vložením poznámky pod čiarou, aby bolo uvedené, že nie všetky uvedené ukazovatele sa vzťahujú na všetky lode, a preto sa môžu podľa potreby vymazať. Vo všeobecnosti nie sú na všetkých typoch lodí namontované predmetné ukazovatele (ukazovateľ polohy kormidla, skrutky, nastavenia ťahu, sklonu a režimu prevádzky).

2.4.6. Navrhované zmeny častí A a A-1 Medzinárodného kódexu bezpečnosti pre lode používajúce plyny alebo iné palivá s nízkou teplotou vzplanutia (kódexu IGF) sú zamerané na zaistenie konzistentnosti uvedeného kódexu, pokiaľ ide o existujúce požiadavky na lode, ktoré ako palivo používajú zemný plyn, a to zavedením potrebných zmien na základe skúseností získaných pri uplatňovaní kódexu.

3. POZÍCIA, KTORÁ SA MÁ PRIJAŤ V MENE ÚNIE

3.1. Zmeny prílohy II k dohovoru MARPOL, ktoré sa týkajú požiadaviek na vypúšťanie odpadu z čistenia nádrží, ktorý obsahuje perzistentné plávajúce výrobky s vysokou viskozitou

Na 68. zasadnutí Výboru pre ochranu morského prostredia (MEPC 68), ktoré sa konalo v Londýne 11. – 15. mája 2015, bol schválený nový výstup s názvom „Preskúmanie požiadaviek prílohy II k dohovoru MARPOL, ktoré majú vplyv na zvyšky nákladu a odpad z čistenia nádrží obsahujúci tuhnúce a perzistentné plávajúce výrobky s vysokou viskozitou a súvisiace vymedzenia pojmov a príprava zmien“ na zaradenie do dvojročného programu podvýboru pre prevenciu a boj proti znečisťovaniu, s cieľom dokončenia v roku 2018.

Návrh zmien prílohy II k dohovoru MARPOL bol dokončený na 5. zasadnutí Podvýboru pre prevenciu a boj proti znečisťovaniu (PPR 5), ktoré sa konalo v Londýne 5. – 9. februára 2018. Návrh zmien prílohy II k dohovoru MARPOL bol schválený na 73. zasadnutí Výboru pre ochranu morského prostredia (MEPC 73), ktoré sa konalo v Londýne 22. – 26. októbra 2018, s úmyslom ich prijatia na 74. zasadnutí (MEPC 74).

Navrhované zmeny prílohy II k dohovoru MARPOL sú uvedené v prílohe 13 k dokumentu IMO MEPC 73/19. V bode 11.12 správy zo 73. zasadnutia MEPC (MEPC 73/19) sa uvádza, že prijatie týchto zmien je plánované na MEPC 74.

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

Na 5. zasadnutí podvýboru pre navrhovanie a stavbu lodí (SDC 5), ktoré sa konalo v Londýne 22. – 26. januára 2018, sa znovu pripomenulo, že na 4. zasadnutí podvýboru pre navrhovanie a stavbu lodí (SDC 4), ktoré sa konalo v Londýne 13. – 17. februára 2017, boli Medzinárodné

združenie klasifikačných spoločností (IACS) a sekretariát poverené analyzovaním kódexu ESP z roku 2011 s cieľom navrhnúť redakčné zmeny na identifikáciu všetkých povinných požiadaviek, zlepšiť formát tabuliek a formulárov a podať správu o dosiahnutom pokroku na preskúmanie na SDC 5.

Na SDC 5 sa dohodlo, že všetky hmotnoprávne ustanovenia, ktoré sa v súčasnosti nachádzajú v poznámkach pod čiarou v kódexe ESP z roku 2011, by mali byť zahrnuté do hlavnej časti nového konsolidovaného znenia. Na SDC 5 sa navyše dohodlo, že sa zlepší formát tabuliek a formulárov v kódexe ESP. Napokon sa na SDC 5 dohodlo zlúčiť redakčné zmeny s novými podstatnými zmenami kódexu ESP z roku 2011, ktoré navrhlo IACS a ktoré sa zaoberajú poslednými aktualizáciami jednotných požiadaviek IACS UR série Z10.

Na SDC 5 sa podporil návrh, aby sa navrhované zmeny kódexu ESP z roku 2011 predložili na schválenie na 99. zasadnutí Výboru pre námornú bezpečnosť (MSC 99), ktoré sa konalo v Londýne 16. – 25. mája 2018, s cieľom následne prijať tieto zmeny na 100. zasadnutí Výboru pre námornú bezpečnosť (MSC 100) a s nadobudnutím platnosti 1. júla 2020.

Návrh zmien kódexu ESP z roku 2011, ktorý bol vypracovaný na SDC 5 v súlade s postupom vykonávania pravidelných aktualizácií kódexu, bol preskúmaný na MSC 99, a bol schválený s cieľom prijať ho na MSC 100.

Na zasadnutí MSC 100, ktoré sa konalo v Londýne 3. – 7. decembra 2018, bol preskúmaný návrh zmien, spoločne s navrhovanými úpravami, a bolo konštatované, že formulácia použitá v návrhu zmien nie je v súlade s nomenklatúrou IMO, t. j. v angličtine sa používa „is to/are to“ namiesto „shall“, čo by mohlo mať nepriaznivý vplyv na budúci vývoj predpisov IMO, keďže by to mohlo viesť k nejednoznačnosti a nezrovnalostiam. Okrem toho sa zistilo, že v návrhu zmien kódexu ESP z roku 2011 by sa mal zohľadniť návrh konsolidovanej verzie kódexu ESP, ktorý v súčasnosti pripravuje podvýbor pre navrhovanie a stavbu lodí.

Na základe diskusie sa na zasadnutí MSC 100 rozhodlo odložiť prijatie návrhu zmien kódexu ESP z roku 2011 s cieľom pripraviť revidovaný súbor návrhov zmien kódexu ESP z roku 2011 s použitím výrazov „shall/should“ namiesto „is to/are to“ podľa potreby, ktorý bude predložený na prijatie na zasadnutí MSC 101.

Táto položka bola zahrnutá do rozhodnutia Rady (EÚ) 2018/1601[2]. Podľa článku 3 ods. 3 uvedeného rozhodnutia Rady môžu byť bez ďalšieho rozhodnutia Rady schválené menšie zmeny pozície, ktorá sa má prijať v mene Únie v súvislosti s predmetnými zmenami kódexu ESP z roku 2011. Keďže však úpravy zmien kódexu ESP nemožno považovať za malé, je táto položka opäť zahrnutá do tohto návrhu rozhodnutia Rady o pozícii, ktorá sa má v mene Európskej únie prijať v Medzinárodnej námornej organizácii počas 101. zasadnutia Výboru pre námornú bezpečnosť.

Návrh rezolúcie MSC o zmenách kódexu ESP z roku 2011 je uvedený v prílohe [X] k správe zo 100. zasadnutia MSC [(MSC 100/XX/Add.X)]. V bode [10.20] správy z MSC 100 [(MSC 100/XX)] sa uvádza, že tieto zmeny majú byť prijaté na MSC 101.

---

[2] Rozhodnutie Rady (EÚ) 2018/1601 z 15. októbra 2018 o pozícii, ktorá sa má v mene Európskej únie zaujať v Medzinárodnej námornej organizácii počas 73. zasadnutia Výboru pre ochranu morského prostredia a 100. zasadnutia Výboru pre námornú bezpečnosť, pokiaľ ide o prijatie zmien predpisu 14 prílohy VI k Medzinárodnému dohovoru o zabránení znečisťovaniu z lodí a Medzinárodného kódexu programu rozšírených inšpekcií v rámci prehliadok lodí na hromadný náklad a ropných tankerov z roku 2011, Ú. v. EÚ L 267, 25.10.2018, s. 6.

3.3. Zmeny bodu 6.1.1.3 Medzinárodného kódexu pre záchranné prostriedky (kódex LSA)

Na 96. zasadnutí Výboru pre námornú bezpečnosť (MSC 96), ktoré sa uskutočnilo v Londýne 11. – 20. mája 2016, sa dohodlo, že do dvojročného programu podvýboru na roky 2016 – 2017 a predbežného programu pre SSE 4 s cieľom dokončenia v roku 2017 bude zahrnutý nový výstup týkajúci sa „jednotného vykonávania bodu 6.1.1.3 kódexu LSA“. Výstup je zameraný na prípravu zmien bodu 6.1.1.3 kódexu LSA s cieľom uľahčiť jeho jednotné vykonávanie, a najmä umožniť použitie ručne ovládaných mechanizmov na spúšťanie záchranných člnov, ktoré nie sú jedným zo záchranných plavidiel lode.

Obavy týkajúce sa rizík, ktoré by zaviedol návrh zmeny kódexu LSA, ak by mala byť povolená fáza spúšťania záchranného člna z miesta uloženia na vodu bez počtu osôb určených ako posádka záchranného člna na palube, ako aj názory týkajúce sa rozsahu uplatňovania zmien boli predmetom diskusie na 4. zasadnutí podvýboru pre lodné systémy a zariadenia (SSE 4), ktoré sa uskutočnilo v Londýne 20. – 24. marca 2017, a na 5. zasadnutí podvýboru pre lodné systémy a zariadenia (SSE 5), ktoré sa uskutočnilo v Londýne 12. – 16. marca 2018.

Na 100. zasadnutí Výboru pre námornú bezpečnosť (MSC 100), ktoré sa konalo v Londýne 3. – 7. decembra 2018, bol schválený návrh zmien kódexu LSA s cieľom schváliť ich na zasadnutí MSC 101. Bez ohľadu na toto rozhodnutie výbor vyzval 6. zasadnutie podvýboru pre lodné systémy a zariadenia, ktoré sa konalo 4. – 8. marca 2019, aby preskúmal pokračujúce obavy v súvislosti s návrhom zmien, s cieľom poskytnúť usmernenia MSC 101 pred schválením uvedených zmien.

Návrh zmien bodu 6.1.1.3 kódexu LSA je uvedený v prílohe [x] k správe zo zasadnutia MSC 100 [(MSC 100/xx/Add.x)]. V bode [9.6] správy z MSC 100 [(MSC 100/xx)] sa uvádza, že tieto zmeny majú byť prijaté na MSC 101.

3.4. Zmeny bodu 4.4.8.1 Kódexu pre záchranné prostriedky

Únia na piatom zasadnutí podvýboru IMO pre lodné systémy a zariadenia (SSE 5), ktoré sa uskutočnilo v Londýne 12. – 16. marca 2018, úspešne navrhla jednotný výklad bodu 4.4.8.1 Medzinárodného kódexu pre záchranné prostriedky (kódex LSA), ako aj štandardizované formuláre správ o hodnotení a skúšobné protokoly záchranných prostriedkov (bod 4.4.1.2 dokumentu MSC/Circ.980/Add.1). Na MSC 100 bol schválený text návrhu jednotného výkladu, ako aj ďalšie zmeny bodu 4.4.8.1 kódexu LSA zamerané na dosiahnutie súladu medzi požiadavkami kódexu a jednotným výkladom.

Zmeny bodu 4.4.8.1 Medzinárodného kódexu pre záchranné prostriedky (kódex LSA) sú uvedené v prílohe [x] k správe zo zasadnutia MSC 100 [(MSC 100/xx/Add.x)]. V bode [9.23] správy z MSC 100 [(MSC 100/xx)] sa uvádza, že zmeny kódexu LSA majú byť prijaté na MSC 101.

3.5. Zmeny v záznamoch o vybavení (formuláre C, E a P dodatku k dohovoru SOLAS)

Na 100. zasadnutí Výboru pre námornú bezpečnosť (MSC 100), ktoré sa konalo v Londýne 3. – 7. decembra 2018, bolo dohodnuté preskúmanie zmien záznamov o vybavení (formuláre C, E a P dodatku k dohovoru SOLAS) v súlade s tým, že výbory môžu zvážiť menšie opravy/otázky v bode programu „Rôzne“. Na MSC 100 boli navrhované zmeny po preskúmaní schválené s cieľom prijať ich na 101. zasadnutí Výboru pre námornú bezpečnosť (MSC 101).

Návrh zmien v záznamoch o vybavení (formuláre C, E a P dodatku k dohovoru SOLAS) je uvedený v prílohe [x] k správe zo zasadnutia MSC 100 [(MSC 100/xx/Add.x)]. V bode [9.30] správy z MSC 100 [(MSC 100/xx)] sa uvádza, že tieto zmeny majú byť prijaté na MSC 101.

3.6. Zmeny častí A a A-1 Medzinárodného kódexu bezpečnosti pre lode používajúce plyny alebo iné palivá s nízkou teplotou vzplanutia (Kódex IGF)

Na štvrtom zasadnutí podvýboru pre prepravu nákladov a kontajnerov (CCC 4), ktoré sa konalo v Londýne 11. – 15. septembra 2017, bola obnovená činnosť pracovnej skupiny pre tvorbu technických ustanovení pre bezpečnosť lodí využívajúcich palivá s nízkou teplotou vzplanutia, aby pokračovala v práci na návrhu zmien kódexu IGF týkajúcich sa palivových článkov a vypracúvaní návrhov technických predpisov týkajúcich sa bezpečnosti lodí používajúcich ako palivo metyl/etylalkohol. Zasadnutie CCC 4 schválilo návrh zmien častí A a A-1 kódexu IGF súvisiacich so špecifickými požiadavkami na zemný plyn, pripravený pracovnou skupinou, a vyzvalo Výbor pre námornú bezpečnosť, aby na svojom 99. zasadnutí (MSC 99), ktoré sa uskutočnilo v Londýne 16. – 25. mája 2018, schválil zmeny na účel ich prijatia na 100. zasadnutí Výboru pre námornú bezpečnosť (MSC 100).

Na zasadnutí MSC 99 bol preskúmaný návrh zmien častí A a A-1 Medzinárodného kódexu bezpečnosti pre lode používajúce plyny alebo iné palivá s nízkou teplotou vzplanutia (kódex IGF) spolu s dodatočnými pripomienkami k návrhu zmien vrátane návrhu na zahrnutie alternatívneho riešenia na ochranu pred únikom skvapalneného paliva z potrubia mimo strojovne. Na základe diskusie sa na zasadnutí MSC 99 dohodlo odloženie schválenia návrhu zmien častí A a A-1 kódexu IGF a 5. zasadnutie podvýboru pre prepravu nákladov a kontajnerov (CCC 5), ktoré sa uskutočnilo v Londýne 10. – 14. septembra 2018, bolo poverené, aby prehodnotilo návrh zmeny pravidla 9.5.6 a predložilo správu o výsledku na 100. zasadnutí MSC ako naliehavú záležitosť.

Na zasadnutí CCC 5 bol preskúmaný návrh na zmenu pravidla 9.5.6 kódexu IGF, a bol vyslovený súhlasil s tým, že nie sú potrebné žiadne ďalšie zmeny pravidla 9.5.6. Zasadnutie CCC 5 preto vyzvalo MSC, aby na svojom 100. zasadnutí, ktoré sa uskutočnilo v Londýne 3. – 7. decembra 2018, ako naliehavú záležitosť schválilo návrh zmien častí A a A-1 kódexu IGF, uvedený v prílohe 1 k dokumentu CCC 4/12, s cieľom následne ho prijať na 101. zasadnutí Výboru pre námornú bezpečnosť (MSC 101).

MSC 100 vyslovilo súhlas so stanoviskom CCC 5, že nie sú potrebné žiadne ďalšie zmeny pravidla 9.5.6 v súvislosti s alternatívnym riešením na ochranu pred únikom. Názory sa však rozchádzali, pokiaľ ide o potrebu zahrnúť dodatočný text, aby sa zabezpečila uplatniteľnosť požiadaviek na zisťovanie úniku z potrubí so skvapalneným palivom. MSC 100 súhlasilo s textom pripraveným CCC 4 a schválilo zmeny častí A a A-1 kódexu IGF s cieľom prijať ich na zasadnutí MSC 101, pričom poznamenalo, že vo fáze prijímania by sa mohli predložiť ďalšie návrhy.

Zmeny častí A a A-1 Medzinárodného kódexu bezpečnosti pre lode používajúce plyny alebo iné palivá s nízkou teplotou vzplanutia (Kódex IGF) sú uvedené v prílohe [x] k správe zo zasadnutia MSC 100 [(MSC 100/xx/Add.x)]. V bode [11.5] správy z MSC 100 [(MSC 100/xx)] sa uvádza, že tieto zmeny majú byť prijaté na MSC 101.

3.7. Relevantné právne predpisy EÚ a kompetencie EÚ

3.7.1. Zmeny pravidiel prílohy II k dohovoru MARPOL

Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2005/35/ES o znečisťovaní mora z lodí a o zavedení sankcií za porušenia začleňuje medzinárodné normy týkajúce sa znečisťovania mora z lodí do právnych predpisov EÚ a jej cieľom je zabezpečiť, aby osoby zodpovedné za nezákonné vypúšťanie podliehali primeraným sankciám. Znečisťujúce látky v smernici sú definované

ako látky, na ktoré sa vzťahujú prílohy I a II k dohovoru MARPOL. Okrem toho sa v smernici 2000/59/ES o prístavných zberných zariadeniach na lodný odpad a zvyšky nákladu vyžaduje, aby členské štáty zabezpečili dostupnosť prístavných zberných zariadení primeraných na uspokojenie potrieb lodí, ktoré bežne používajú ich prístavy, a aby lode pred odchodom odovzdali svoj odpad vrátane zvyškov nákladu do týchto zariadení s konečným cieľom znížiť vypúšťanie odpadu z lodí na mori. Odpad z čistenia nádrží podľa prílohy II sa podľa uvedenej smernice považuje za zvyšky nákladu. V smernici 2000/59/ES sa takisto vyžaduje, aby lode vopred oznámili nasledujúcemu prístavu akýkoľvek odpad a zvyšky nákladu, ktoré chcú odovzdať, a ktoré si ponechajú na palube, ako aj dostupnú skladovaciu kapacitu.

Preto by zmeny, ktoré sa majú prijať na zasadnutí MSC 101 a ktorými by sa zaviedli zmeny prílohy II k dohovoru MARPOL v súvislosti so zvyškami nákladu a odpadom z čistenia nádrží tvoreným perzistentnými plávajúcimi výrobkami s vysokou viskozitou a/alebo vysokou teplotou topenia, mali vplyv na právne predpisy EÚ uplatňovaním smernice Európskeho parlamentu a Rady 2005/35/ES o znečisťovaní mora z lodí a o zavedení sankcií za porušenia a smernice 2000/59/ES o prístavných zberných zariadeniach na lodný odpad a zvyšky nákladu.

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

Cieľom nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 530/2012 o urýchlenom zavedení konštrukčných požiadaviek na dvojitý alebo ekvivalentný trup pre ropné tankery s jednoduchým trupom je vytvoriť schému na urýchlené zavádzanie uplatňovania konštrukčných požiadaviek dohovoru MARPOL 73/78, ako sú vymedzené v článku 3 tohto nariadenia, týkajúcich sa dvojitého alebo ekvivalentného trupu pre ropné tankery s jednoduchým trupom a zakázať prepravu ťažkých olejov v ropných tankeroch s jednoduchým trupom smerujúcich do prístavov členských štátov alebo opúšťajúcich tieto prístavy.

Nariadením (EÚ) č. 530/2012 sa zavádza povinné uplatňovanie schémy posudzovania stavu (CAS) IMO na ropné tankery s jednoduchým trupom staršie než 15 rokov. Podľa článku 5 sa požaduje, aby takéto tankery boli v súlade s CAS, ktorá je ďalej vymedzená v článku 6 ako schéma posudzovania stavu prijatá rezolúciou MEPC 94(46) z 27. apríla 2001 zmenenou rezolúciou MEPC 99(48) z 11. októbra 2002 a rezolúciou MEPC 112(50) zo 4. decembra 2003. V programe rozšírených inšpekcií v rámci prehliadok lodí na hromadný náklad a ropných tankerov alebo v programe rozšírených prehliadok (ďalej len „ESP“) sa špecifikuje, ako sa má toto dôslednejšie posudzovanie vykonávať. Keďže CAS používa ESP ako nástroj na dosiahnutie svojho cieľa, akékoľvek zmeny prehliadok ESP budú priamo a automaticky uplatniteľné prostredníctvom nariadenia (EÚ) č. 530/2012.

Preto zmeny, ktoré sa majú prijať na 101. zasadnutí MSC a ktorými by sa zaviedli zmeny kódexu ESP, by mali vplyv na právne predpisy EÚ uplatňovaním nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 530/2012 o urýchlenom zavedení konštrukčných požiadaviek na dvojitý alebo ekvivalentný trup pre ropné tankery s jednoduchým trupom.

3.7.3. Zmeny bodu 6.1.1.3 Kódexu LSA

Spúšťacie zariadenia a navijaky sú zahrnuté vo vykonávacom nariadení Komisie (EÚ) 2018/773 z 15. mája 2018 o požiadavkách na konštrukčný návrh, konštrukciu a výkonnosť a o skúšobných normách pre vybavenie námorných lodí, ktorým sa zrušuje vykonávacie nariadenie (EÚ) 2017/306. V uvedenom vykonávacom nariadení sa odkazuje na kódex LSA a na rezolúciu MSC.81(70) v súvislosti s položkami MED/1.21, 1.23, 1.24 a 1.25, pokiaľ ide o spúšťacie zariadenia. Toto vybavenie preto patrí do rozsahu pôsobnosti smernice

Európskeho parlamentu a Rady 2014/90/EÚ z 23. júla 2014 o vybavení námorných lodí a o zrušení smernice Rady 96/98/ES.

Preto zmeny, ktoré sa majú prijať na MSC 101 a ktorými by sa zaviedli zmeny kódexu LSA, by mali vplyv na právne predpisy EÚ uplatňovaním smernice 2014/90/EÚ a vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2018/778.

3.7.4. Zmeny bodu 4.4.8.1 Kódexu LSA

Záchranné člny sú zahrnuté vo vykonávacom nariadení Komisie (EÚ) 2018/773 z 15. mája 2018 o požiadavkách na konštrukčný návrh, konštrukciu a výkonnosť a o skúšobných normách pre vybavenie námorných lodí, ktorým sa zrušuje vykonávacie nariadenie (EÚ) 2017/306. V uvedenom vykonávacom nariadení sa odkazuje na kódex LSA a na rezolúciu MSC/Circular 980 v súvislosti s položkou MED/1.7. Toto vybavenie preto patrí do rozsahu pôsobnosti smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/90/EÚ z 23. júla 2014 o vybavení námorných lodí a o zrušení smernice Rady 96/98/ES.

Preto zmeny, ktoré sa majú prijať na MSC 101 a ktorými by sa zaviedli zmeny kódexu LSA, by mali vplyv na právne predpisy EÚ uplatňovaním smernice 2014/90/EÚ a vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2018/778.

3.7.5. Zmeny v záznamoch o vybavení (formuláre C, E a P dodatku k dohovoru SOLAS)

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

Preto by zmeny, ktoré sa majú prijať na 101. zasadnutí MSC a ktorými by sa zaviedli zmeny týkajúce sa záznamov o zariadeniach, mali vplyv na právne predpisy EÚ prostredníctvom uplatňovania smernice 2009/45/ES.

3.7.6. Zmeny častí A a A-1 Medzinárodného kódexu bezpečnosti pre lode používajúce plyny alebo iné palivá s nízkou teplotou vzplanutia (Kódex IGF)

Na základe článku 6 ods. 2 písm. a) bod i) smernice 2009/45/ES o bezpečnostných pravidlách a normách pre osobné lode sa dohovor SOLAS, v znení zmien, uplatňuje na osobné lode triedy A. Kódex IGF je povinný pre osobné lode na základe dohovoru SOLAS. Okrem toho sa v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ z 22. októbra 2014 o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá vyžaduje, aby členské štáty zabezpečili, že LNG bude k dispozícii v hlavných prístavoch EÚ pre námorné lode od konca roku 2025. Členské štáty EÚ dokončili národné politické rámce pre rozvoj trhu s alternatívnymi palivami a ich infraštruktúry s osobitným zameraním na rôzne podporné opatrenia a iniciatívy na podporu a rozvoj plniacich staníc LNG pre námorné lode.

Preto zmeny, ktoré sa majú prijať na MSC 101 a ktorými by sa zaviedli zmeny kódexu LSA, by mali vplyv na právne predpisy EÚ uplatňovaním smernice 2009/45/ES a smernice 2014/94/EÚ.

3.7.7. Kompetencie EÚ

Zmeny prílohy II k dohovoru MARPOL týkajúce sa zvyškov nákladu a odpadu z čistenia nádrží s perzistentnými plávajúcimi výrobkami s vysokou viskozitou a/alebo vysokou teplotou topenia by mali vplyv na uplatňovanie právnych predpisov EÚ prostredníctvom uplatňovania smernice 2005/35/ES a smernice 2000/59/ES.

Zmeny kódexu ESP z roku 2011 by mali vplyv na právne predpisy EÚ uplatňovaním nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 530/2012 o urýchlenom zavedení

konštrukčných požiadaviek na dvojitý alebo ekvivalentný trup pre ropné tankery s jednoduchým trupom.

Zmeny bodu 6.1.1.3 Medzinárodného kódexu pre záchranné prostriedky (kódex LSA) by mali vplyv na uplatňovanie právnych predpisov EÚ prostredníctvom uplatňovania smernice 2014/90/EÚ a vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2018/778.

Zmeny jednotného výkladu bodu 4.4.8.1 Medzinárodného kódexu pre záchranné prostriedky (kódex LSA) by mali vplyv na uplatňovanie právnych predpisov EÚ prostredníctvom uplatňovania smernice 2014/90/EÚ a vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2018/778.

Zmeny v Záznamoch o vybavení (formuláre C, E a P dodatku k dohovoru SOLAS) by mali vplyv na právne predpisy EÚ prostredníctvom uplatňovania smernice 2009/45/ES.

Zmeny častí A a A-1 Medzinárodného kódexu bezpečnosti pre lode používajúce plyny alebo iné palivá s nízkou teplotou vzplanutia (Kódex IGF) by mali vplyv na právne predpisy EÚ prostredníctvom uplatňovania smernice 2009/45/ES a smernice 2014/94/EÚ.

4. PRÁVNY ZÁKLAD

4.1. Procesnoprávny základ

4.1.1. Zásady

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

Článok 218 ods. 9 ZFEÚ sa uplatňuje bez ohľadu na to, či je Únia členom predmetného orgánu alebo zmluvnou stranou dohody[3].

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*“[4].

4.1.2. 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 Výbor IMO pre ochranu morského prostredia a Výbor IMO pre námornú bezpečnosť prijať, sú akty s právnymi účinkami. Pripravované akty môžu zásadne ovplyvniť obsah týchto právnych predpisov EÚ:

– Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2005/35/ES o znečisťovaní mora z lodí a o zavedení sankcií za porušenia a smernica 2000/59/ES o prístavných zberných zariadeniach na lodný odpad a zvyšky nákladu. Dôvodom je, že znečisťujúce látky sú vymedzené v smernici 2005/35/ES ako látky, na ktoré sa vzťahujú prílohy I a II k dohovoru MARPOL. Okrem toho sa v smernici 2000/59/EÚ od členských štátov vyžaduje, aby zabezpečili dostupnosť prístavných zberných zariadení primerane k potrebám lodí, ktoré normálne používajú ich prístavy, s konečným cieľom znížiť

[3] Vec C-399/12 Nemecko/Rada (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, bod 64.
[4] Vec C-399/12 Nemecko/Rada (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, body 61 – 64.

vypúšťanie lodného odpadu a zvyškov nákladu do mora, a tým zvýšiť ochranu morského prostredia.

– Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 530/2012 o urýchlenom zavedení konštrukčných požiadaviek na dvojitý alebo ekvivalentný trup pre ropné tankery s jednoduchým trupom. Dôvodom je, že v nariadení (EÚ) č. 530/2012 sa vyžaduje uplatnenie schémy posudzovania stavu (CAS) IMO a CAS využíva program rozšírených inšpekcií (ESP) ako nástroj na dosiahnutie svojho cieľa.

– Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2018/773 z 15. mája 2018 o požiadavkách na konštrukčný návrh, konštrukciu a výkonnosť a o skúšobných normách pre vybavenie námorných lodí, ktorým sa zrušuje vykonávacie nariadenie (EÚ) 2017/306 a smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/90/EÚ z 23. júla 2014 o vybavení námorných lodí a o zrušení smernice Rady 96/98/ES. Dôvodom je, že vo vykonávacom nariadení (EÚ) 2018/773 sa uvádza odkaz na kódex LSA, pokiaľ ide o spúšťacie zariadenia, a preto tento typ zariadenia patrí do rozsahu pôsobnosti smernice 2014/90/EÚ.

– Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/45/ES o bezpečnostných pravidlách a normách pre osobné lode. Dôvodom je, že v smernici 2009/45/ES sa stanovuje, že osobné lode triedy A musia byť úplne v súlade s požiadavkami dohovoru SOLAS v znení zmien.

– Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/45/ES o bezpečnostných pravidlách a normách pre osobné lode spoločne so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ z o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá. Dôvodom je, že v smernici 2009/45/ES sa stanovuje, že osobné lode triedy A musia byť úplne v súlade s požiadavkami dohovoru SOLAS v znení zmien, a v smernici 2014/94/EÚ sa vyžaduje, aby členské štáty zabezpečili, že LNG bude k dispozícii v hlavných prístavoch EÚ pre námorné lode od konca roku 2025.

Plánované akty nedopĺňajú ani nemenia inštitucionálny rámec dohody.

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

4.2. Hmotnoprávny základ

4.2.1. Zásady

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

4.2.2. Uplatnenie na tento prípad

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

4.3. Záver

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

2019/0087 (NLE)

Návrh

ROZHODNUTIE RADY

o pozícii, ktorá sa má prijať v mene Európskej únie vo Výbore Medzinárodnej námornej organizácie pre ochranu morského prostredia a Výbore Medzinárodnej námornej organizácie pre námornú bezpečnosť, pokiaľ ide o prijatie zmien prílohy II k Medzinárodnému dohovoru o zabránení znečisťovaniu z lodí, zmien Medzinárodného kódexu programu rozšírených inšpekcií v rámci prehliadok lodí na hromadný náklad a ropných tankerov z roku 2011, zmien Medzinárodného kódexu pre záchranné prostriedky, zmien vo formulároch C, E a P dodatku k Medzinárodnému dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori a zmien Medzinárodného kódexu bezpečnosti pre lode používajúce plyny alebo iné palivá s nízkou teplotou vzplanutia

RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

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

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

keďže:

(1) Cieľom činnosti Únie v odvetví námornej dopravy by mala byť ochrana morského prostredia a zlepšovanie námornej bezpečnosti.

(2) Dohovor o Medzinárodnej námornej organizácii (ďalej len „IMO“) nadobudol platnosť 17. marca 1958. IMO je špecializovaná agentúra Organizácie Spojených národov zodpovedná za bezpečnosť a ochranu lodnej dopravy, ako aj za prevenciu znečisťovania mora a ovzdušia plavidlami.

(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 nariadení alebo iných ustanovení.

(4) V súlade s článkom 28 písm. b) dohovoru o IMO poskytuje Výbor pre námornú bezpečnosť strojové zariadenia na plnenie povinností, ktoré mu zhromaždenie IMO alebo Rada IMO uložili v súlade s uvedeným dohovorom, alebo akejkoľvek povinnosti v rozsahu pôsobnosti uvedeného článku, ktorá môže byť uložená Výboru pre námornú bezpečnosť na základe akéhokoľvek iného medzinárodného nástroja a ktorú prijme IMO.

(5) Medzinárodný dohovor o zabránení znečisťovaniu z lodí (ďalej len „dohovor MARPOL“) nadobudol platnosť 2. októbra 1983.

(6) Podľa článku 16 ods. 2 písm. c) dohovoru MARPOL môže zmeny k nemu prijať príslušný orgán, v tomto prípade Výbor pre ochranu morského prostredia.

(7) Medzinárodný dohovor o bezpečnosti ľudského života na mori (ďalej len „dohovor SOLAS“) nadobudol platnosť 25. mája 1980.

(8) Podľa článku VIII písm. b) bodu iii) dohovoru SOLAS Výbor IMO pre námornú bezpečnosť môže prijímať zmeny dohovoru SOLAS.

(9) Výbor pre ochranu morského prostredia má na svojom 74. zasadnutí 13. – 17. mája 2019 (ďalej len „MEPC 74“) prijať zmeny prílohy II k dohovoru MARPOL.

(10) Výbor pre námornú bezpečnosť má na svojom 101. zasadnutí 5. – 14. júna 2019 (ďalej len „MSC 101“) prijať zmeny Medzinárodného kódexu programu rozšírených inšpekcií v rámci prehliadok lodí na hromadný náklad a ropných tankerov z roku 2011 (kódex ESP z roku 2011), zmeny Medzinárodného kódexu pre záchranné prostriedky (kódex LSA), zmeny v Záznamoch o vybavení (formuláre C, E a P dodatku k dohovoru SOLAS) a zmeny časti A a A-1 Medzinárodného kódexu bezpečnosti pre lode používajúce plyny alebo iné palivá s nízkou teplotou vzplanutia (Kódex IGF).

(11) Je vhodné stanoviť pozíciu, ktorá sa má v mene Únie prijať na MEPC 74, keďže zmeny prílohy II k dohovoru MARPOL budú schopné rozhodujúcim spôsobom ovplyvniť obsah právnych predpisov Únie, konkrétne smernice Európskeho parlamentu a Rady 2005/35/ES[5] a smernice Európskeho parlamentu a Rady 2000/59/ES[6].

(12) Je vhodné stanoviť pozíciu, ktorá sa má prijať v mene Únie na MSC 101, keďže zmeny kódexu ESP z roku 2011 budú môcť rozhodujúcim spôsobom ovplyvniť obsah právnych predpisov Únie, konkrétne nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 530/2012[7], keďže zmeny Kódexu LSA budú môcť rozhodujúcim spôsobom ovplyvniť obsah právnych predpisov Únie, konkrétne vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/773[8] a smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/90/EÚ[9], keďže zmeny dohovoru SOLAS budú môcť rozhodujúcim spôsobom ovplyvniť obsah právnych predpisov Únie, konkrétne smernice Európskeho parlamentu a Rady 2009/45/ES[10], a keďže zmeny Kódexu IGF budú môcť rozhodujúcim spôsobom ovplyvniť obsah právnych predpisov Únie, konkrétne smernice Európskeho parlamentu a Rady 2009/45/ES o bezpečnostných pravidlách a normách pre osobné lode spoločne so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ[11].

(13) Zmenami prílohy II k dohovoru MARPOL by sa malo zabezpečiť zníženie vplyvu na životné prostredie v súvislosti so zvyškami nákladu a odpadom z čistenia nádrží obsahujúcim perzistentné plávajúce výrobky s vysokou viskozitou a/alebo vysokou teplotou topenia.

---

5 Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2005/36/ES zo 7. septembra 2005 o uznávaní odborných kvalifikácií (Ú. v. EÚ L 255, 30.9.2005, s. 22).

6 Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2000/59/ES z 27. novembra 2000 o prístavných zberných zariadeniach na lodný odpad a zvyšky nákladu (Ú. v. ES L 332, 28.12.2000, s. 81).

7 Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 530/2012 z 13. júna 2012 o urýchlenom zavedení konštrukčných požiadaviek na dvojitý alebo ekvivalentný trup pre ropné tankery s jednoduchým trupom (Ú. v. EÚ L 172, 30.6.2012, s. 3).

8 Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2018/773 z 15. mája 2018 o požiadavkách na konštrukčný návrh, konštrukciu a výkonnosť a o skúšobných normách pre vybavenie námorných lodí, ktorým sa zrušuje vykonávacie nariadenie (EÚ) 2017/306 (Ú. v. EÚ L 133, 30.5.2018, s. 1).

9 Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/90/EÚ z 23. júla 2014 o vybavení námorných lodí a o zrušení smernice Rady 96/98/ES (Ú. v. EÚ L 257, 28.8.2014, s. 146).

10 Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/45/ES zo 6. mája 2009 o bezpečnostných pravidlách a normách pre osobné lode (Ú. v. EÚ L 163, 25.6.2009, s. 1).

11 Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ z 22. októbra 2014 o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá (Ú. v. EÚ L 307, 28.10.2014, s. 1).

(14) Zmeny kódexu ESP z roku 2011 by mali zahŕňať redakčné zmeny kódexu, ktorými by sa identifikovali všetky povinné požiadavky a zlepšili tabuľky a formuláre, a tiež by sa nimi mali zlúčiť redakčné zmeny s novými podstatnými požiadavkami s cieľom zaoberať sa poslednými aktualizáciami jednotných požiadaviek série Z10 Medzinárodného združenia klasifikačných spoločností.

(15) Zmeny bodu 6.1.1.3 Kódexu LSA by mali zabezpečiť jednotné vykonávanie, pokiaľ ide o ručné spúšťanie malých záchranných člnov, ktoré nie sú súčasťou záchranných plavidiel lode.

(16) Zmeny bodu 4.4.8.1 Kódexu LSA by mali zabezpečiť oslobodenie záchranných člnov s dvomi nezávislými pohonnými systémami od požiadavky na vybavenie dostatočným počtom plávajúcich vesiel a súvisiacimi predmetmi, ktoré umožnia pohyb vpred na pokojnom mori.

(17) Zmeny v položke 8.1 vo formulároch C, E a P Záznamov o vybavení v dodatku k dohovoru SOLAS by mali priniesť jasnosť, pokiaľ ide o skutočnosť, že nie všetky uvedené ukazovatele sa vzťahujú na všetky lode, a preto sa môžu podľa potreby vymazať.

(18) Zmeny častí A a A-1 Kódexu IGF by mali zabezpečiť konzistentnosť, pokiaľ ide o existujúce požiadavky na lode, ktoré ako palivo používajú zemný plyn, a to zavedením potrebných zmien na základe skúseností získaných pri uplatňovaní kódexu.

(19) Pozíciu Únie majú vyjadriť členské štáty Únie, ktoré sú členmi Výboru IMO pre ochranu morského prostredia a Výboru IMO pre námornú bezpečnosť, konajúc spoločne v záujme Únie,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Pozíciou, ktorá sa má prijať v mene Únie na 74. zasadnutí Výboru IMO pre ochranu morského prostredia, je súhlas s prijatím zmien prílohy II k Medzinárodnému dohovoru o zabránení znečisťovaniu z lodí, ktoré sa týkajú požiadaviek na vypúšťanie odpadu z čistenia nádrží, ktorý obsahuje perzistentné plávajúce výrobky s vysokou viskozitou, ktoré sú stanovené v prílohe 13 k dokumentu IMO MEPC 73/19/add.1.

Článok 2

Pozícia, ktoré sa majú prijať v mene Únie na 101. zasadnutí Výboru IMO pre námornú bezpečnosť, je súhlasiť s:

a) prijatím zmien Medzinárodného kódexu programu rozšírených inšpekcií v rámci prehliadok lodí na hromadný náklad a ropných tankerov z roku 2011 stanovených v prílohe [X] k dokumentu IMO [MSC 100/XX/Add.X];

b) prijatím zmien bodu 6.1.1.3 Kódexu LSA stanovených v prílohe [X] k dokumentu IMO [MSC 100/XX/Add.X];

c) prijatím zmien bodu 4.4.8.1 Kódexu LSA stanovených v prílohe [X] k dokumentu IMO [MSC 100/XX/Add.X];

d) prijatím zmien položky 8.1 vo formulároch C, E a P Záznamov o vybavení v dodatku k dohovoru SOLAS stanovených v prílohe [X] k dokumentu IMO [MSC 100/XX/Add.X];

e) prijatím zmien častí A a A-1 Kódexu IGF stanovených v prílohe [X] k dokumentu IMO [MSC 100/XX/Add.X].

Článok 3

1. Pozíciu, ktorá sa má v mene Únie prijať podľa článku 1, vyjadria členské štáty, ktoré sú všetky členmi IMO, konajúc spoločne v záujme Únie.

2. Pozíciu, ktorá sa má v mene Únie prijať podľa článku 2, vyjadria členské štáty, ktoré sú všetky členmi IMO, konajúc spoločne v záujme Únie.

3. Menšie zmeny pozícií uvedených v článkoch 1 a 2 sa môžu dohodnúť bez ďalšieho rozhodnutia Rady.

Článok 4

Toto rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom jeho prijatia.

V Bruseli

Za Radu
predseda