

V Bruseli 26. mája 2025
(OR. en)

9398/25

**Medziinštitucionálny spis:
2025/0121 (NLE)**

**MAR 82
OMI 27**

NÁVRH

Od:	Martine DEPREZOVÁ, riaditeľka, v zastúpení generálnej tajomníčky Európskej komisie
Dátum doručenia:	22. mája 2025
Komu:	Thérèse BLANCHETOVÁ, generálna tajomníčka Rady Európskej únie
Č. dok. Kom.:	COM(2025) 249 final
Predmet:	Návrh ROZHODNUTIE RADY o pozícii, ktorá sa má v mene Európskej únie zaujať v Medzinárodnej námornej organizácii na 110. zasadnutí Výboru pre námornú bezpečnosť, pokiaľ ide o prijatie zmien Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori (SOLAS), Medzinárodného kódexu pre bezpečnosť vysokorýchlostných plavidiel z roku 1994 (kódex HSC z roku 1994) a Medzinárodného kódexu pre bezpečnosť vysokorýchlostných plavidiel z roku 2000 (kódex HSC z roku 2000)

Delegáciám v prílohe zasielame dokument COM(2025) 249 final.

Príloha: COM(2025) 249 final



EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 22. 5. 2025
COM(2025) 249 final

2025/0121 (NLE)

Návrh

ROZHODNUTIE RADY

o pozícii, ktorá sa má v mene Európskej únie zaujať v Medzinárodnej námornej organizácii na 110. zasadnutí Výboru pre námornú bezpečnosť, pokiaľ ide o prijatie zmien Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori (SOLAS), Medzinárodného kódexu pre bezpečnosť vysokorýchlostných plavidiel z roku 1994 (kódex HSC z roku 1994) a Medzinárodného kódexu pre bezpečnosť vysokorýchlostných plavidiel z roku 2000 (kódex HSC z roku 2000)

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. PREDMET NÁVRHU

Tento návrh sa týka rozhodnutia o pozícii, ktorá sa má zaujať v mene Únie na 110. zasadnutí Výboru Medzinárodnej námornej organizácie pre námornú bezpečnosť (ďalej len „MSC 110“), ktoré sa uskutoční od 18. do 27. júna 2025.

Na zasadnutí MSC 110 sa plánujú prijať zmeny:

Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori (SOLAS), 1974;

Medzinárodného kódexu pre bezpečnosť vysokorýchlostných plavidiel z roku 1994 (kódex HSC z roku 1994) a

Medzinárodného kódexu pre bezpečnosť vysokorýchlostných plavidiel z roku 2000 (kódex HSC z roku 2000).

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. 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 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 medzi ES a IMO sú dnes založené na rezolúcii IMO A.1168(32), v ktorej sa stanovujú postupy a podmienky spolupráce medzi IMO a medzivládnyimi organizáciami.

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, vyšetrovania námorných nehôd, záchranných operácií a akýchkoľvek iných záležitostí, ktoré majú priamy vplyv na námornú bezpečnosť.

Podľa článku 28 písm. b) dohovoru IMO poskytuje Výbor IMO pre námornú bezpečnosť zariadenia na vykonávanie akýchkoľvek úloh, ktorými boli poverené v dohovore o IMO alebo ktorými ich poverili Zhromaždenie IMO alebo Rada IMO, alebo úloh, ktorými môžu byť poverené v uvedenom rozsahu pôsobnosti prostredníctvom niektorého iného medzinárodného nástroja a ktoré IMO akceptuje. Rozhodnutia Výboru pre námornú bezpečnosť a jeho pomocných orgánov sa prijímajú väčšinou ich členov.

2.3. Plánovaný akt Výboru IMO pre námornú bezpečnosť

Výbor pre námornú bezpečnosť má na svojom 110. zasadnutí 18. až 27. júna 2025 prijať zmeny kapitol II-1, II-2 a V dohovoru SOLAS a kódexu HSC z roku 1994 a kódexu HSC z roku 2000.

Účelom plánovaných zmien kapitoly II-1 dohovoru SOLAS je poskytnúť objasnenie a istotu, pokiaľ ide o uplatňovanie kódexu IGF na plynné palivá.

Účelom plánovaných zmien kapitoly II-2 dohovoru SOLAS je zabezpečiť jednotné vykonávanie tohto ustanovenia pre osobné lode a nákladné lode.

Účelom plánovaných zmien kapitoly V dohovoru SOLAS je zlepšiť bezpečnosť lodivodov na mori.

Účelom plánovaných zmien kódexu HSC z roku 1994 a kódexu HSC z roku 2000 je harmonizovať požiadavky na prepravu záchranných viest s požiadavkami kapitoly III dohovoru SOLAS.

3. POZÍCIA, KTORÁ SA MÁ V MENE ÚNIE ZAUJAŤ NA 110. ZASADNUTÍ VÝBORU PRE NÁMORNÚ BEZPEČNOSŤ

3.1. Zmeny kapitoly II-1 dohovoru SOLAS

Výbor pre námornú bezpečnosť na svojom 108. zasadnutí (MSC 108) zvážil uplatňovanie kódexu IGF na palivá s nízkou teplotou vzplanutia a iné plynné palivá, poznamenal, že treba objasniť, či sa kódex IGF vzťahuje na lode, ktoré používajú plyn ako palivo bez ohľadu na teplotu vzplanutia, a súhlasil s postúpením tejto otázky Podvýboru pre prepravu nákladu a kontajnerov (CCC 10) a s odporúčaním CCC na zasadnutí MSC 109.

Počas konferencie CCC 10 podvýbor súhlasil so všeobecným smerovaním, že kódex IGF by sa mal uplatňovať na palivá s nízkou teplotou vzplanutia a plynné palivá a na zasadnutí MSC 109 odporučil, aby sa kapitola II-1 dohovoru SOLAS zmenila. Pozíciou Únie v CCC 10 bolo podporiť ďalšie zváženie najlepšieho postupu, pokiaľ ide o to, ako a či by sa všetky plynné palivá mali považovať za palivá patriace do rozsahu pôsobnosti kódexu IGF.

Na zasadnutí MSC 109 sa zriadila pracovná skupina pre vypracovanie bezpečnostného regulačného rámca na podporu znižovania emisií skleníkových plynov z lodí využívajúcich nové technológie a alternatívne palivá a bola poverená vypracovaním návrhov zmien predpisov SOLAS II-1/2.29, 56 a 57 na posúdenie výborom. Pozíciou Únie na zasadnutí MSC 109 bolo podporiť potrebu urýchlene objasniť rozsah uplatňovania kódexu IGF prijatím prípadných návrhov zmien dohovoru SOLAS.

Po zvážení správy pracovnej skupiny sa na zasadnutí MSC 109 schválili návrhy zmien dohovoru SOLAS v súvislosti s uplatňovaním kódexu IGF na účely ich prijatia na zasadnutí

MSC 110. Tieto zmeny sú rozoslané prostredníctvom obežníka IMO č. 4953 zo 17. decembra 2024 v prílohe 1.

Únia by preto mala podporiť tieto zmeny, pretože poskytnú objasnenie a istotu, pokiaľ ide o uplatňovanie kódexu IGF na plynné palivá.

3.2. Zmeny kapitoly II-2 dohovoru SOLAS

Podvýbor pre lodné systémy a vybavenie prerokoval na svojom 10. zasadnutí (SSE 10) menšie opravy predpisov SOLAS II-2/11.2 a 11.4.1 s cieľom zabezpečiť jednotné vykonávanie tohto ustanovenia pre osobné a nákladné lode. Po diskusii podvýbor podporil návrh a schválil návrh zmien predpisu SOLAS II-2/11 ako malé opravy 7 na účely schválenia na zasadnutí MSC 109 a prijatia na zasadnutí MSC 110. Pozíciou Únie na SSE 10 bolo podporiť tieto zmeny s cieľom zabezpečiť jednotné vykonávanie tohto ustanovenia pre osobné a nákladné lode.

Na zasadnutí MSC 109 sa schválili návrhy zmien predpisu SOLAS II-2/11 na účely jednotného vykonávania tohto ustanovenia pre osobné a nákladné lode s cieľom prijať ich na zasadnutí MSC 110. Tieto zmeny sú rozoslané prostredníctvom obežníka IMO č. 4953 zo 17. decembra 2024 v prílohe 1.

Únia by mala podporiť tieto zmeny, pretože zabezpečia jednotné vykonávanie tohto ustanovenia pre osobné lode a nákladné lode.

3.3. Zmeny kapitoly V dohovoru SOLAS

Na zasadnutí MSC 106 sa dohodlo, že do dvojročného programu podvýboru pre navigáciu, komunikáciu a pátranie a záchranu (NCSR) na roky 2022 – 2023 a do predbežného programu NCSR 10 zahŕnie výstup „Revízie predpisu V/23 dohovoru SOLAS a súvisiacich nástrojov na zlepšenie bezpečnosti mechanizmov na presun lodivodov“, pričom cieľový rok dokončenia bol rok 2024. Pozíciou Únie na zasadnutí MSC 106 bolo v zásade podporiť návrh na vytvorenie nového výstupu na zmenu predpisu V/23 dohovoru SOLAS a súvisiacich nástrojov na zlepšenie bezpečnosti mechanizmov na presun lodivodov.

NCSR 10 začal pracovať na potrebnej revízii predpisu SOLAS V/23. Podvýbor sa dohodol na zriadení korešpondenčnej skupiny pre mechanizmy na presun lodivodov, ktorú koordinuje Čína, s cieľom finalizovať tento výstup na zasadnutí NCSR 11. Pozíciou Únie v NCSR 10 bolo navrhnúť, aby v technickej diskusii pokračovali experti v pracovnej skupine.

Korešpondenčná skupina predložila na zasadnutí NCSR 11 návrh zmien predpisu V/23 SOLAS a návrh výkonnostných noriem pre mechanizmy na presun lodivodov. Po posúdení podvýbor zaslal túto správu pracovnej skupine pre navigáciu na preskúmanie a finalizáciu návrhov zmien dohovoru SOLAS a návrhov výkonnostných noriem. Po preskúmaní správy pracovnej skupiny podvýbor odsúhlasil návrh zmien predpisu V/23 dohovoru SOLAS a dodatku (osvedčenia), súvisiaci návrh rezolúcie MSC o výkonnostných normách pre mechanizmy na presun lodivodov a vyzval výbor, aby ich schválil na účely následného prijatia. Pozíciou Únie na zasadnutí NCSR 11 bolo navrhnúť, aby sa všetky dokumenty zaslali pracovnej skupine pre navigáciu s cieľom ďalej rozvíjať zmeny predpisu V/23 SOLAS a súvisiace nástroje.

Na zasadnutí MSC 109 sa schválili návrhy zmien predpisu V/23 SOLAS a dodatku (osvedčenia) s cieľom prijať ich na zasadnutí MSC 110. Tieto zmeny sú rozoslané prostredníctvom obežníka IMO č. 4953 zo 17. decembra 2024 v prílohe 1.

Únia by mala podporiť tieto zmeny, pretože sa nimi zlepši bezpečnosť lodivodov na mori.

3.4. Zmeny kódexu HSC z roku 1994 a kódexu HSC z roku 2000

Na zasadnutí MSC 101 sa dohodlo, že výbor do svojho dvojročného programu zahrnie výstup na tému „Vypracovanie zmien odseku 8.3.5 a prílohy 1 ku kódexom HSC z rokov 1994 a 2000“, pričom na doplnenie bodu treba jedno zasadnutie, zatiaľ čo podvýbor SSE sa prideli ako pridružený orgán. Pozíciou Únie na zasadnutí MSC 101 bolo podporiť návrh na zriadenie nového výstupu pre podvýbor SSE s cieľom harmonizovať požiadavky na záchranné vesty vhodné pre malé deti v kódexoch HSC s požiadavkami na prepravu záchranných viest podľa kapitoly III dohovoru SOLAS.

Na zasadnutí SSE 9 sa odsúhlasilo zaradenie bodu programu do predbežného programu zasadnutia SSE 10. Na zasadnutí SSE 10 bola pracovná skupina pre záchranné prostriedky poverená, aby po zohľadnení pripomienok a rozhodnutí prijatých v pléne finalizovala návrhy zmien kódexov HSC z rokov 1994 a 2000. Po preskúmaní príslušnej časti správy pracovnej skupiny pre záchranné prostriedky sa na zasadnutí SSE 10 odsúhlasili návrhy zmien kódexov HSC z rokov 1994 a 2000 s cieľom schváliť ich na zasadnutí MSC 109 a následne prijať na zasadnutí MSC 110.

Na zasadnutí MSC 109 sa schválil návrh zmien bodu 8.3.5 (Osobné záchranné prostriedky) a prílohy 1 (Záznam o vybavení) kódexu HSC z roku 1994 a bodu 8.3.5 (Osobné záchranné prostriedky) a prílohy 1 (záznam o vybavení) kódexu HSC z roku 2000 s cieľom prijať ich na zasadnutí MSC 110 a očakáva sa, že nadobudnú účinnosť 1. januára 2028. Tieto zmeny sú rozoslané prostredníctvom obežníka IMO č. 4953 zo 17. decembra 2024 v prílohách 2 a 3.

Únia by mala podporiť tieto zmeny, pretože harmonizujú požiadavky na prepravu záchranných viest s požiadavkami kapitoly III dohovoru SOLAS a zvýšia bezpečnosť malých detí v prípade nehody.

4. RELEVANTNÉ PRÁVNE PREDPISY EÚ A PRÁVOMOC EÚ

4.1. Relevantné právne predpisy EÚ

4.1.1. Zmeny kapitoly II-1 dohovoru SOLAS

V článku 6 ods. 2 písm. a) bode i) smernice 2009/45/ES¹ o bezpečnostných pravidlách a normách pre osobné lode sa stanovuje, že nové osobné lode triedy A, ktoré vykonávajú vnútroštátne plavby v rámci EÚ musia byť úplne v súlade s požiadavkami dohovoru SOLAS z roku 1974 v znení zmien.

Okrem toho príloha I k smernici 2009/45/ES obsahuje dva predpisy týkajúce sa lodí, ktoré používajú palivá s 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

¹ Ú. v. EÚ L 163, 25.6.2009, s. 1.

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 kapitoly II-1 dohovoru SOLAS preto môžu rozhodujúcim spôsobom ovplyvniť obsah smernice 2009/45/ES. V článku 6 ods. 2 písm. a) bode i) sa stanovuje, že nové osobné lode triedy A musia byť úplne v súlade s požiadavkami dohovoru SOLAS 1974 v znení zmien.

4.1.2. Zmeny kapitoly II-2 dohovoru SOLAS

V článku 6 ods. 2 písm. a) bode i) smernice 2009/45/ES o bezpečnostných pravidlách a normách pre osobné lode sa stanovuje, že nové osobné lode triedy A, ktoré vykonávajú vnútroštátne plavby v rámci EÚ musia byť úplne v súlade s požiadavkami dohovoru SOLAS z roku 1974 v znení zmien.

Zmeny kapitoly II-2 dohovoru SOLAS preto môžu rozhodujúcim spôsobom ovplyvniť uplatnenie smernice 2009/45/ES. V článku 6 ods. 2 písm. a) bode i) sa stanovuje, že nové osobné lode triedy A musia byť úplne v súlade s požiadavkami dohovoru SOLAS 1974 v znení zmien.

4.1.3. Zmeny kapitoly V dohovoru SOLAS

V článku 6 ods. 2 písm. a) bode i) smernice 2009/45/ES o bezpečnostných pravidlách a normách pre osobné lode sa stanovuje, že nové osobné lode triedy A, ktoré vykonávajú vnútroštátne plavby v rámci EÚ musia byť úplne v súlade s požiadavkami dohovoru SOLAS z roku 1974 v znení zmien.

Okrem toho sa v oddiele 4 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2024/1975² uvádza zoznam navigačného vybavenia vrátane prepravných a výkonnostných požiadaviek a požiadaviek na typové schválenie pilotných rebríkov. Vykonávacie nariadenie obsahuje požiadavky na konštrukčný návrh, konštrukciu a výkonnosť vybavenia námorných lodí a skúšobné normy pre toto vybavenie. Vychádza zo splnomocnenia Komisie stanoviť vykonávacími aktmi požiadavky na konštrukčný návrh, konštrukciu a výkonnosť, ako aj skúšobné normy pre vybavenie námorných lodí, ktoré patrí do rozsahu pôsobnosti smernice 2014/90/EÚ o vybavení námorných lodí³, v súlade s článkom 35 ods. 2.

Zmeny kapitoly V dohovoru SOLAS preto môžu rozhodujúcim spôsobom ovplyvniť uplatnenie smernice 2009/45/ES a vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2024/1975. Dôvodom je, že vo vykonávacom nariadení Komisie (EÚ) 2024/1975 sa v oddiele 4 uvádza zoznam navigačného vybavenia vrátane prepravných a výkonnostných požiadaviek a požiadaviek na typové schválenie pilotných rebríkov, ktoré sú stanovené v predpise V/23 SOLAS.

4.1.4. Zmeny kódexu HSC z roku 1994 a kódexu HSC z roku 2000

V článku 2 písm. c) smernice 2009/45/ES sa „kódex o vysokorýchlostných plavidlách“ vymedzuje ako „Medzinárodný kódex pre bezpečnosť vysokorýchlostných plavidiel“ obsiahnutý v rezolúcii IMO MSC 36 (63) z 20. mája 1994 alebo Medzinárodný kódex pre

² Ú. v. EÚ L, 2024/1975, 26.7.2024.

³ Ú. v. EÚ L 257, 28.8.2014, s. 146.

bezpečnosť vysokorýchlostných plavidiel z roku 2000 (kódex HSC z roku 2000) obsiahnutý v rezolúcii IMO MSC.97(73) z decembra 2000, v ich aktualizovaných zneniach.

V článku 6 ods. 4 smernice 2009/45/ES o bezpečnostných pravidlách a normách pre osobné lode sa stanovuje, že vysokorýchlostné osobné plavidlá, ktoré boli postavené k 1. januáru 1996 alebo neskôr alebo sa na nich k tomuto dňu vykonali opravy, zmeny alebo úpravy významnej povahy, ak vykonávajú vnútroštátnu plavbu, musia spĺňať požiadavky predpisov X/2 a X/3 dohovoru SOLAS z roku 1974, v ktorých sa stanovuje uplatňovanie „Kódexu o vysokorýchlostných plavidlách“.

Zmeny kódexu HSC z roku 1994 a kódexu HSC z roku 2000 preto môžu rozhodujúcim spôsobom ovplyvniť uplatňovanie smernice 2009/45/ES. Článok 6 ods. 4 totiž stanovuje, že vysokorýchlostné osobné plavidlá, ktoré boli postavené k 1. januáru 1996 alebo neskôr alebo sa na nich k tomuto dňu vykonali opravy, zmeny alebo úpravy významnej povahy, ak vykonávajú vnútroštátnu plavbu, musia spĺňať požiadavky predpisov X/2 a X/3 dohovoru SOLAS z roku 1974, v ktorých sa stanovuje uplatňovanie „Kódexu o vysokorýchlostných plavidlách“.

4.2. Právomoc EÚ

Predmet plánovaných 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“.

5. PRÁVNÝ ZÁKLAD

5.1. Procesnoprávny základ

5.1.1. 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 dohody⁴.

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“*⁵.

5.1.2. Uplatnenie na tento prípad

Výbor IMO pre námornú bezpečnosť je orgán zriadený dohodou v súlade s Dohovorom o Medzinárodnej námornej organizácii.

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

⁴ Vec C-399/12, Nemecko/Rada (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, bod 64.

⁵ Vec C-399/12, Nemecko/Rada (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, body 61 – 64.

- smernicu 2009/45/ES o bezpečnostných pravidlách a normách pre osobné lode. Dôvodom je, že článok 6 ods. 2 písm. a) bod i) stanovuje, že nové osobné lode triedy A musia úplne spĺňať požiadavky dohovoru SOLAS z roku 1974 v znení zmien a článok 6 ods. 4 stanovuje, že vysokorýchlostné osobné plavidlá, ktoré boli postavené k 1. januáru 1996 alebo neskôr alebo sa na nich k tomuto dňu vykonali opravy, zmeny alebo úpravy významnej povahy, ak vykonávajú vnútroštátnu plavbu, musia spĺňať požiadavky predpisov X/2 a X/3 dohovoru SOLAS z roku 1974, v ktorých sa stanovuje uplatňovanie „Kódexu o vysokorýchlostných plavidlách“.
- Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2024/1975, ktorým sa stanovujú pravidlá uplatňovania smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/90/EÚ, pokiaľ ide o požiadavky na konštrukčný návrh, konštrukciu a výkonnosť vybavenia námorných lodí a skúšobné normy pre toto vybavenie, a ktorým sa zrušuje vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2023/1667. Dôvodom je, že v oddiele 4 sa uvádza zoznam navigačného vybavenia vrátane prepravných a výkonnostných požiadaviek a požiadaviek na typové schválenie pilotných rebríkov, ktoré sú stanovené v predpise V/23 SOLAS.
- Pripravované akty nedopĺňajú ani nemenia inštitucionálny rámec dohody.

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

5.2. Hmotnoprávny základ

5.2.1. 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 pripravovaný 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.

5.2.2. 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.

5.3. 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 110. zasadnutí Výboru pre námornú bezpečnosť, pokiaľ ide o prijatie zmien Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori (SOLAS), Medzinárodného kódexu pre bezpečnosť vysokorýchlostných plavidiel z roku 1994 (kódex HSC z roku 1994) a Medzinárodného kódexu pre bezpečnosť vysokorýchlostných plavidiel z roku 2000 (kódex HSC z roku 2000)

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 28 písm. b) dohovoru o IMO poskytuje Výbor pre námornú bezpečnosť zariadenia na výkon akýchkoľvek úloh, ktorými bol poverený v dohovore o IMO alebo ktorými ho poverilo Zhromaždenie alebo Rada IMO, alebo úloh, ktorými môže byť poverený v uvedenom rozsahu pôsobnosti prostredníctvom akéhokoľvek iného medzinárodného nástroja a ktoré IMO akceptuje.
- (4) Výbor IMO pre námornú bezpečnosť má na svojom 110. zasadnutí od 18. do 27. júna 2025 prijať zmeny Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori (SOLAS), 1974, Medzinárodného kódexu pre bezpečnosť vysokorýchlostných plavidiel z roku 1994 (kódex HSC z roku 1994) a Medzinárodného kódexu pre bezpečnosť vysokorýchlostných plavidiel z roku 2000 (kódex HSC z roku 2000).
- (5) Je vhodné stanoviť pozíciu, ktorá sa má v mene Únie zaujať na 110. zasadnutí Výboru IMO pre námornú bezpečnosť, keďže pripravované akty môžu rozhodujúcim spôsobom ovplyvniť obsah práva Únie, konkrétne smernicu 2009/45/ES o bezpečnostných pravidlách a normách pre osobné lode¹ a vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2024/1975, ktorým sa stanovujú pravidlá uplatňovania smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/90/EÚ, pokiaľ ide o požiadavky na konštrukčný

¹ Ú. v. EÚ L 163, 25.6.2009, s. 1.

návrh, konštrukciu a výkonnosť vybavenia námorných lodí a skúšobné normy pre toto vybavenie, a ktorým sa zrušuje vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2023/1667².

- (6) Únia by preto mala podporiť zmeny kapitoly II-1 dohovoru SOLAS, pretože poskytujú objasnenie a istotu, pokiaľ ide o uplatňovanie kódexu IGF na plynné palivá. Únia by mala podporiť zmeny kapitoly II-2 dohovoru SOLAS, pretože sa nimi zabezpečí jednotné vykonávanie tohto ustanovenia pre osobné a nákladné lode. Únia by mala podporiť zmeny kapitoly V dohovoru SOLAS, pretože sa nimi zlepši bezpečnosť lodivodov na mori. Únia by mala podporiť zmeny kódexu HSC z roku 1994 a kódexu HSC z roku 2000, pretože harmonizujú požiadavky na prepravu záchranných viest s požiadavkami kapitoly III dohovoru SOLAS a zvyšujú bezpečnosť malých detí v prípade nehody.
- (7) Pozíciu Únie vyjadria členské štáty Únie, ktoré sú členmi IMO, a Komisia konajúc spoločne,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Pozícia, ktorá sa má v mene Únie zaujať na 110. zasadnutí Výboru IMO pre námornú bezpečnosť, je súhlasiť s prijatím zmien kapitol II-1, II-2 a V Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori (SOLAS), 1974, Medzinárodného kódexu pre bezpečnosť vysokorýchlostných plavidiel z roku 1994 (kódex HSC z roku 1994) a Medzinárodného kódexu pre bezpečnosť vysokorýchlostných plavidiel z roku 2000 (kódex HSC z roku 2000), ako sa uvádza v prílohách 1, 2 a 3 obežníka IMO č. 4953 zo 17. decembra 2024.

Článok 2

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

Článok 3

Toto rozhodnutie je určené Komisii a členským štátom.

V Bruseli

*Za Radu
predseda/predsedníčka*

² Ú. v. EÚ L, 2024/1975, 26.7.2024.