

Brusel 20. února 2024
(OR. en)

6829/24

Interinstitucionální spis:
2024/0040(NLE)

MAR 34
OMI 24
ENV 199
CLIMA 80

NÁVRH

Odesílatel:	Martine DEPREZOVÁ, ředitelka, za generální tajemnici Evropské komise
Datum přijetí:	20. února 2024
Příjemce:	Thérèse BLANCHETOVÁ, generální tajemnice Rady Evropské unie
Č. dok. Komise:	COM(2024) 74 final
Předmět:	Návrh ROZHODNUTÍ RADY o postoji, který má být jménem Evropské unie zaujat v Mezinárodní námořní organizaci na 81. zasedání Výboru pro ochranu mořského prostředí a 108. zasedání Výboru pro námořní bezpečnost k přijetí změn Mezinárodní úmluvy o zamezení znečištění moří z lodí (MARPOL), Úmluvy o nakládání s balastní vodou, Mezinárodní úmluvy o bezpečnosti lidského života na moři (SOLAS), Mezinárodního předpisu o bezpečnosti plavidel používajících plyny nebo jiná paliva s nízkým bodem vzplanutí (předpis IGF), Mezinárodního předpisu pro rozšířený inspekční program při prohlídkách plavidel na přepravu hromadných nákladů a ropných tankerů z roku 2011 (předpis o ESP z roku 2011), Mezinárodního předpisu o záchranných prostředcích (předpis LSA), Mezinárodního předpisu pro systémy protipožární bezpečnosti (předpis FSS) a Předpisu výcviku, kvalifikace a strážní služby námořníků (předpis STCW)

Delegace naleznou v příloze dokument COM(2024) 74 final.

Příloha: COM(2024) 74 final



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 20.2.2024
COM(2024) 74 final

2024/0040 (NLE)

Návrh

ROZHODNUTÍ RADY

o postoji, který má být jménem Evropské unie zaujat v Mezinárodní námořní organizaci na 81. zasedání Výboru pro ochranu mořského prostředí a 108. zasedání Výboru pro námořní bezpečnost k přijetí změn Mezinárodní úmluvy o zamezení znečištění moří z lodí (MARPOL), Úmluvy o nakládání s balastní vodou, Mezinárodní úmluvy o bezpečnosti lidského života na moři (SOLAS), Mezinárodního předpisu o bezpečnosti plavidel používajících plyny nebo jiná paliva s nízkým bodem vzplanutí (předpis IGF), Mezinárodního předpisu pro rozšířený inspekční program při prohlídkách plavidel na přepravu hromadných nákladů a ropných tankerů z roku 2011 (předpis o ESP z roku 2011), Mezinárodního předpisu o záchranných prostředcích (předpis LSA), Mezinárodního předpisu pro systémy protipožární bezpečnosti (předpis FSS) a Předpisu výcviku, kvalifikace a strážní služby námořníků (předpis STCW)

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. PŘEDMĚT NÁVRHU

Tento návrh se týká rozhodnutí o postoji, který má být jménem Unie zaujat na 81. zasedání Výboru Mezinárodní námořní organizace pro ochranu mořského prostředí (MEPC), které se má uskutečnit ve dnech 18. až 22. března 2024, a na 108. zasedání Výboru Mezinárodní námořní organizace pro námořní bezpečnost (MSC), jež se má konat ve dnech 15. až 24. května 2024.

Během 81. zasedání MEPC se předpokládá přijetí změn:

- 1) článku V protokolu I k Mezinárodní úmluvě o zamezení znečištění moří z lodí (MARPOL);
- 2) přílohy VI úmluvy MARPOL a
- 3) Úmluvy o nakládání s balastní vodou.

Během 108. zasedání MSC se předpokládá přijetí změn:

- 4) kapitol II-1, II-2 a V Mezinárodní úmluvy o bezpečnosti lidského života na moři (SOLAS) z roku 1974;
- 5) Mezinárodního předpisu o bezpečnosti plavidel používajících plyny nebo jiná paliva s nízkým bodem vzplanutí (předpis IGF);
- 6) Mezinárodního předpisu pro rozšířený inspekční program při prohlídkách plavidel na přepravu hromadných nákladů a ropných tankerů z roku 2011 (předpis o ESP z roku 2011);
- 7) Mezinárodního předpisu o záchranných prostředcích (předpis LSA);
- 8) Mezinárodního předpisu pro systémy protipožární bezpečnosti (předpis FSS) a
- 9) oddílu A-VI/1 Předpisu výcviku, kvalifikace a strážní služby námořníků (předpis STCW).

2. SOUVISLOSTI NÁVRHU

2.1. Úmluva o Mezinárodní námořní organizaci

Úmluvou o Mezinárodní námořní organizaci (dále též jen „IMO“) se zakládá IMO. Cílem IMO je poskytnout fórum pro spolupráci v oblasti regulace a postupů týkajících se nejrůznějších technických záležitostí, jež ovlivňují lodní dopravu využívanou v mezinárodním obchodě. Dále se zaměřuje na podporu všeobecného přijetí nejvyšších možných standardů v záležitostech týkajících se námořní bezpečnosti, efektivnosti plavby a prevence a kontroly znečištění moří z lodí za současné podpory rovných podmínek. Zabývá se rovněž souvisejícími správními a právními otázkami.

Úmluva vstoupila v platnost dne 17. března 1958.

Stranami úmluvy jsou všechny členské státy EU. Unie stranou této úmluvy není.

Všechny členské státy jsou stranami Mezinárodní úmluvy o zamezení znečištění moří z lodí (dále též „MARPOL“) z roku 1973, jež vstoupila v platnost dne 2. října 1983, a přílohy VI, jež vstoupila v platnost dne 18. května 2005. Unie stranou úmluvy MARPOL není.

Všechny členské státy jsou stranami Mezinárodní úmluvy o bezpečnosti lidského života na moři z roku 1974 (dále též „úmluva SOLAS“), jež vstoupila v platnost dne 25. května 1980. Unie stranou úmluvy SOLAS není.

2.2. Mezinárodní námořní organizace

Mezinárodní námořní organizace (IMO) je specializovanou agenturou OSN s odpovědností za bezpečnost a zabezpečení lodní dopravy a prevenci znečišťování moří z lodí. Jedná se o orgán, který na celosvětové úrovni stanoví normy pro bezpečnost, zabezpečení a environmentální profil mezinárodní lodní dopravy. Jeho hlavním úkolem je vytvořit regulační rámec pro odvětví lodní dopravy, jenž bude spravedlivý, efektivní, všeobecně přijímaný a obecně uplatňovaný.

Členství v organizaci je otevřeno všem státům a členy IMO jsou všechny členské státy EU. Vztahy EU s IMO vycházejí zejména z dohody o spolupráci mezi Mezivládní námořní konzultační organizací (IMCO) a Komisí Evropských společenství z roku 1974.

Výbor IMO pro námořní bezpečnost (MSC) se skládá ze všech členů IMO a schází se nejméně jednou ročně. Zkoumá všechny otázky spadající do působnosti organizace a týkající se navigačních pomůcek, konstrukce a vybavení plavidel, obsazení posádkou z bezpečnostního hlediska, pravidel pro předcházení srážkám, zacházení s nebezpečným nákladem, námořních bezpečnostních postupů a požadavků, hydrografických informací, lodních deníků a navigačních záznamů, vyšetřování námořních nehod, záchranných operací a jakýchkoli dalších otázek, které přímo ovlivňují námořní bezpečnost.

Výbor IMO pro ochranu mořského prostředí (MEPC) se rovněž skládá ze všech členů IMO a schází se nejméně jednou ročně. Zkoumá environmentální otázky spadající do působnosti organizace a týkající se kontroly a prevence znečištění z lodí upravené úmluvou MARPOL, včetně ropy, hromadně přepravovaných chemických látek, odpadních vod, odpadků a emisí z lodí do ovzduší, včetně látek znečišťujících ovzduší a emisí skleníkových plynů. Další zkoumané záležitosti zahrnují nakládání s balastní vodou, protihnilobné přípravky, recyklaci lodí, připravenost a reakci na znečištění a určení zvláštních oblastí a zvláště citlivých mořských oblastí.

Výbor IMO pro námořní bezpečnost i Výbor IMO pro ochranu mořského prostředí přijmou veškerá opatření nezbytná k plnění všech úkolů svěřených jim úmluvou IMO, Shromážděním IMO či Radou IMO anebo úkolů, které jim mohou být v rámci výše uvedené oblasti působnosti svěřeny jinými mezinárodními nástroji nebo podle nich a jež IMO akceptuje. Rozhodnutí Výboru pro námořní bezpečnost a Výboru pro ochranu mořského prostředí a jejich pomocných orgánů se přijímají většinou členů.

2.3. Zamýšlené akty Výboru IMO pro ochranu mořského prostředí

Výbor pro ochranu mořského prostředí má během svého 81. zasedání ve dnech 18. až 22. března 2024 přijmout změny: článku V protokolu I k úmluvě MARPOL, přílohy VI úmluvy MARPOL a Úmluvy o nakládání s balastní vodou.

Účelem zamýšlených změn článku V protokolu I k úmluvě MARPOL je revidovat postupy pro podávání zpráv o ztrátě kontejnerů, aby se zabránilo dvojímu podávání zpráv.

Účelem zamýšlených změn přílohy VI úmluvy MARPOL v souvislosti s palivy s nízkým bodem vzplanutí a dalšími otázkami týkajícími se pohonných ropných látek je vyřešit požadavek na zkoušení a zahrnutí informací o bodu vzplanutí do dodacího listu paliva (BDN) pro paliva s nízkým bodem vzplanutí, který byl v rozporu s nedávnými změnami kapitoly II-2 úmluvy SOLAS přijatými na 106. zasedání MSC. Pokud jde o změny týkající se přístupnosti údajů v databázi IMO o spotřebě paliva u lodí (IMO DCS) a začlenění údajů o přepravním

výkonu a vyšší úrovni granularity do IMO DCS, cílem je optimalizovat využívání DCS ve prospěch tvorby politik týkajících se dekarbonizace lodní dopravy.

Účelem zamýšlených změn Úmluvy o nakládání s balastní vodou je podpořit používání elektronických knih záznamů podle úmluvy.

2.4. Zamýšlené akty Výboru IMO pro námořní bezpečnost

Výbor pro námořní bezpečnost má během svého 108. zasedání ve dnech 15. až 24. května 2024 přijmout změny: kapitoly II-1, II-2 a V úmluvy SOLAS, předpisu IGF, předpisu o ESP z roku 2011, předpisu LSA, předpisu FSS a oddílu A-VI/1 předpisu STCW.

Účelem zamýšlených změn kapitol II-1, II-2 a V úmluvy SOLAS z roku 1974 je zajistit bezpečné vlečení lodí, zvýšit protipožární bezpečnost osobních lodí, včetně osobních lodí typu ro-ro, a zjednodušit zpracování zpráv o ztrátách kontejnerů.

Účelem zamýšlených změn předpisu IGF je zvýšit bezpečnost lodí, včetně osobních lodí, používajících jako palivo zemní plyn.

Účelem plánovaných změn předpisu o ESP z roku 2011 je vyjasnit postupy schvalování a certifikace podniku zapojeného do měření tloušťky konstrukcí trupu.

Účelem zamýšlených změn předpisu LSA je prosazovat námořní bezpečnost revizí rychlosti spouštění záchranných plavidel a záchranářských člunů pro osobní lodě, zajištěním vhodného fungování záchranných vest ve vodě v zájmu bezpečnosti námořníků a zvýšením bezpečnostních norem pro systémy s jedním spouštěcím lanem a hákem a mechanismem odhákávání při zatížení.

Účelem zamýšlených změn předpisu FSS je zvýšit protipožární bezpečnost osobních lodí, a zejména osobních lodí typu ro-ro.

Účelem zamýšlených změn oddílu A-VI/1 předpisu STCW je zajistit námořníkům bezpečné pracoviště.

3. POSTOJ, KTERÝ MÁ BÝT JMÉNEM UNIE ZAUJAT NA 81. ZASEDÁNÍ VÝBORU PRO OCHRANU MOŘSKÉHO PROSTŘEDÍ

3.1. Změny článku V protokolu I k Mezinárodní úmluvě o zamezení znečištění moří z lodí (MARPOL)

Na 103. zasedání MSC bylo dohodnuto, že do jeho programu navazujícího na stávající dvouletku bude zahrnut výstup zaměřený na „Vypracování opatření týkajících se detekce a povinného hlášení kontejnerů ztracených na moři, která mohou zlepšit zjišťování polohy těchto kontejnerů, jejich sledování a získání zpět“, s tím, že k dokončení tohoto bodu budou zapotřebí dvě zasedání, přičemž jako koordinační orgán byl určen Podvýbor pro přepravu nákladů a kontejnerů (CCC).

Podvýbor CCC se na svém 8. zasedání dohodl na zřízení pracovní skupiny pro vypracování opatření týkajících se detekce a povinného hlášení kontejnerů ztracených na moři a s ohledem na připomínky a rozhodnutí učiněné na plenárním zasedání ji pověřil, aby mimo jiné připravila návrh změn článku V protokolu I k úmluvě MARPOL na základě podání EU (CCC 8/11/1).

Po zvážení zprávy pracovní skupiny se CCC na 8. zasedání dohodl na návrhu změn článku V protokolu I k úmluvě MARPOL za účelem jejich souběžného přijetí výborem MEPC.

Postojem Unie bylo tyto změny aktivně podpořit, neboť byly součástí podání EU (CC 8/11/1 (Austrálie *et al.*)).

MEPC na svém 80. zasedání návrh změn článku V protokolu I k úmluvě MARPOL schválil poté, co konstatoval, že MSC na 107. zasedání schválil související návrh změn kapitoly V úmluvy SOLAS, za účelem jejich přijetí na 81. zasedání MEPC.

Postojem Unie bylo aktivně podpořit návrh změn s výhradou schválení souvisejícího návrhu změn kapitoly V úmluvy SOLAS 107. zasedáním MSC.

Unie by proto měla tyto změny podpořit, neboť je důležité zavést pro ztráty kontejnerů jednotný systém podávání zpráv, aby se zamezilo duplicitním požadavkům na hlášení a zabránilo se nejasnostem, které s sebou nesou riziko, že kontejnery ztracené na moři nebudou hlášeny.

3.2. Změny přílohy VI úmluvy MARPOL

Pokud jde o změny přílohy VI úmluvy MARPOL v souvislosti s palivy s nízkým bodem vzplanutí a dalšími otázkami týkajícími se pohonných ropných látek:

Poté, co MEPC na 79. zasedání přijal prostřednictvím rezoluce MEPC.362(79) změny přílohy VI úmluvy MARPOL za účelem doplnění informací, které mají být uvedeny v dodacím listu paliva (BDN), o bod vzplanutí, vyzval zainteresované členské státy a mezinárodní organizace, aby předložily návrhy pro 80. zasedání MEPC, se zvláštním odkazem na stanovení výjimky pro paliva s nízkým bodem vzplanutí v pravidle 18.4 přílohy VI úmluvy MARPOL s cílem vyřešit danou záležitost v rámci stávajícího výstupu 3.7 (MEPC 79/15, bod 3.37).

MEPC na 80. zasedání po zohlednění zprávy pracovní skupiny pro znečištění ovzduší a energetickou účinnost schválil návrh změn pravidel 2, 14, 18 a dodatku I přílohy VI úmluvy MARPOL za účelem jejich přijetí na 81. zasedání MEPC.

Postojem Unie bylo postoupit projednání změn pracovní skupině pro znečištění ovzduší, aby mohly být podrobně posouzeny.

Postojem Unie by mělo být tyto změny podpořit, aby byl vyřešen požadavek na zkoušení a zahrnutí informací o bodu vzplanutí do dodacího listu paliva pro paliva s nízkým bodem vzplanutí, který byl v rozporu s nedávnými změnami kapitoly II-2 úmluvy SOLAS přijatými na 106. zasedání MSC.

Pokud jde o změny přílohy VI úmluvy MARPOL týkající se přístupnosti údajů v databázi IMO o spotřebě paliva u lodí (IMO DCS) a začlenění údajů o přepravním výkonu a vyšší úrovni granularity do IMO DCS:

Na svém 78. zasedání schválil výbor MEPC zvláštní oblast činnosti zaměřenou na revizi systému IMO pro shromažďování údajů (DCS) o spotřebě pohonných ropných látek u lodí a vyzval zainteresované členské státy a mezinárodní organizace, aby předložily konkrétní návrhy pro příští zasedání pracovní skupiny ISWG-GHG (dokument MEPC 78/17, bod 7.120).

V návaznosti na to pracovní skupina pro snižování emisí skleníkových plynů činná mezi zasedáními (ISWG-GHG) projednala na svém 13. zasedání návrh na změnu IMO DCS předložený v dokumentu ISWG-GHG 13/7 (Rakousko *et al.*), který se zabýval možnými budoucími změnami modulu pro podávání zpráv systému GISIS IMO, včetně dalších parametrů podávání zpráv a zvýšené transparentnosti.

Na 79. zasedání MEPC byla zaznamenána široká podpora návrhu na začlenění údajů o přepravním výkonu, možném využívání inovativních technologií a o úrovni granularity vykazovaných údajů, a bylo konstatováno, že 14. zasedání ISWG-GHG proto bylo pověřeno, aby se dále zabývalo návrhem změn dodatku IX přílohy VI úmluvy MARPOL, a to s využitím přílohy 1 dokumentu ISWG-GHG 13/7, a spolupředkladatelé dokumentu ISWG-

GHG 13/7 byli vyzváni, aby danou záležitost probrali s delegacemi, které v souvislosti s prací na případném revidovaném návrhu vyjádřily obavy.

ISWG-GHG na svém 14. zasedání zohlednila několik podání a vyzvala MEPC, aby vzal na 80. zasedání na vědomí:

1. že v rámci skupiny panuje široká podpora pro začlenění údajů o přepravním výkonu a o vyšší úrovni granularity vykazovaných údajů do systému IMO pro shromažďování údajů o spotřebě pohonných ropných látek u lodí;
2. že byly vyjádřeny obavy ohledně různých otázek, jako je nedokončenost a načasování navrhovaných změn, tendence příliš komplikovat mechanismus CII, dostupnost údajů a transparentnost a skutečnost, že skupina nebyla v těchto záležitostech schopna dospět k závěru, a
3. aby předložil návrhy uvedené v dokumentech ISWG-GHG 14/4, ISWG-GHG 14/4/1, ISWG-GHG 14/4/2, jakož i soubor navrhovaných změn uvedených v příloze 3 dokumentu MEPC 80/WP.6 za účelem dokončení k dalšímu zvážení pracovní skupině pro znečištění ovzduší a energetickou účinnost, která má být zřízena během 80. zasedání MEPC, s ohledem na připomínky vznesené na tomto zasedání.

Skupina poznamenala, že tato záležitost nebude během 15. zasedání ISWG-GHG znovu zvažována a že veškeré další dokumenty, které se této záležitosti týkají, by měly být předloženy 80. zasedání MEPC.

Během 80. zasedání MEPC byla zřízena pracovní skupina pro znečištění ovzduší a energetickou účinnost, aby na základě přílohy 3 dokumentu MEPC 80/WP.6 projednala několik témat, včetně navrhovaných změn přílohy VI úmluvy MARPOL týkajících se revize systému IMO pro shromažďování údajů o spotřebě pohonných ropných látek u lodí, za účelem finalizace návrhu změn přílohy VI úmluvy MARPOL na zmíněném zasedání.

MEPC na 80. zasedání návrh změn přílohy VI úmluvy MARPOL schválil za účelem jejich přijetí na 81. zasedání MEPC.

Postojem Unie by mělo být tyto změny podpořit, neboť optimalizují využívání systému shromažďování údajů ve prospěch tvorby politik týkajících se dekarbonizace lodní dopravy a představují kompromis mezi širším přístupem k údajům v IMO DCS a jejich kontrolou ze strany sekretariátu IMO. Na jedné straně je analytickým poradenským společností a výzkumným subjektům s výhradou schválení sekretariátem IMO udělen přístup k údajům v systému shromažďování údajů a na druhé straně poskytují tyto změny každé společnosti možnost dobrovolně zveřejnit údaje týkající se jejich lodí obsažené v systému shromažďování údajů.

3.3. Změny Úmluvy o nakládání s balastní vodou

Na 80. zasedání MEPC byla zřízena skupina pro přezkum Úmluvy o nakládání s balastní vodou. Mimo jiné byla pověřena, aby posoudila navrhované pokyny pro používání elektronických knih záznamů podle Úmluvy o nakládání s balastní vodou, které jsou obsaženy v příloze dokumentu MEPC 79/4/10, a podle toho poskytla výboru poradenství a aby v závislosti na výsledku posouzení navrhovaných pokynů pro používání elektronických knih záznamů podle dané úmluvy posoudila navrhované následné změny dané úmluvy obsažené v dokumentu MEPC 79/4/9 a podle toho poskytla výboru poradenství.

Pracovní skupina dokončila návrh pokynů pro používání elektronických knih záznamů podle úmluvy o nakládání s balastní vodou a vyzvala 80. zasedání MEPC, aby přijalo návrh rezoluce MEPC o pokynech pro používání elektronických knih záznamů podle úmluvy o nakládání s balastní vodou. Současně s finalizací návrhu pokynů se skupina zabývala také

některými otázkami souvisejícími s navrženými následnými změnami pravidel A-1 a B-2 úmluvy, které se týkají stávajících elektronických knih záznamů, jež nemusí být sladěny s pokyny, a ověřování záznamů velitelem.

V návaznosti na to MEPC na 80. zasedání návrh změn pravidel A-1 a B-2 úmluvy o nakládání s balastní vodou týkající se používání elektronických knih záznamů podle úmluvy projednal a schválil za účelem jejich přijetí na 81. zasedání MEPC.

Postojem Unie by mělo být tyto změny podpořit, neboť vedení elektronických knih záznamů podle úmluvy o nakládání s balastní vodou přispívá k digitalizaci.

4. POSTOJ, KTERÝ MÁ BÝT JMÉNEM UNIE ZAUJAT NA 108. ZASEDÁNÍ VÝBORU PRO NÁMOŘNÍ BEZPEČNOST

4.1. Změny kapitol II-1, II-2 a V Mezinárodní úmluvy o bezpečnosti lidského života na moři (SOLAS) z roku 1974

Pokud jde o změny kapitoly II-1 úmluvy SOLAS z roku 1974:

MSC se na 103. zasedání dohodl, že Podvýbor pro projektování a stavbu lodí (SDC) pověří novým výstupem „Vypracování změn pravidla II-1/3-4 úmluvy SOLAS za účelem uplatnění požadavků na zařízení pro nouzové vlečení pro tankery na jiné typy lodí“ s cílovým rokem dokončení 2023.

Na 8. zasedání SDC předložila Unie společně s Austrálií, Kanadou, Marokem, Novým Zélandem a Vanuatu dokument SDC 8/12/1 na podporu tohoto bodu pořadu jednání, v němž navrhovala rozšířit oblast působnosti pravidla II-1/3-4 odst. 1 úmluvy SOLAS (v současné době použitelné pouze na tankery o nosnosti nejméně 20 000 DWT) na všechny nové lodě jiné než tankery o hrubé prostornosti 20 000 tun a více. Na druhé straně Čína (SDC 8/12) navrhla změnu pravidla II-1/3-4 úmluvy SOLAS použitelného na lodě, jiné než tankery, o hrubé prostornosti větší než 150 000 tun.

Předseda poukázal na skutečnost, že obě podání předložená v rámci tohoto bodu pořadu jednání si jsou příliš vzdálená. Vzhledem k nedostatku času by proto bylo nejlepší odložit diskusi na 9. zasedání SDC.

Na 9. zasedání SDC byla zřízena skupinu odborníků pro uplatnění zařízení pro nouzové vlečení pro tankery na jiné typy lodí, která byla pověřena, aby s přihlédnutím k připomínkám a rozhodnutím učiněným na plenárním zasedání dokončila na základě dokumentu SDC 8/12/1 návrh změn pravidla II-1/3-4 úmluvy SOLAS. V návaznosti na diskusi a vzhledem k tomu, že velká většina vyjádřila podporu návrhu uvedenému v dokumentu SDC 8/12/1, se podvýbor dohodl na prahové hodnotě 20 000 GT a více pro nové lodě vyžadující zařízení pro nouzové vlečení. Podvýbor vyzval 107. zasedání MSC ke schválení návrhu změn pravidla II-1/3-4 úmluvy SOLAS za účelem jejich následného přijetí (SDC 9/16, příloha 9).

Postojem Unie bylo podpořit změny pravidla II-1/3-4 úmluvy SOLAS navržené Unii spočívající v rozšíření oblasti působnosti pravidla II-1/3-4 odst. 1 úmluvy SOLAS (v současné době použitelného pouze na tankery o nosnosti nejméně 20 000 DWT) na všechny nové lodě jiné než tankery o hrubé prostornosti 20 000 tun a více.

MSC na 107. zasedání schválil návrh změn pravidla II-1/3-4 úmluvy SOLAS týkající se nových požadavků na všechny nové lodě jiné než tankery o prostornosti nejméně 20 000 GT, které mají být vybaveny zařízením pro nouzové vlečení, za účelem jejich přijetí na 108. zasedání MSC.

Postoj Unie by měl spočívat v podpoře těchto změn, aby se podstatně zvýšila bezpečnost a zajistilo se, aby všechny nové lodě jiné než tankery, zejména osobní lodě, o hrubé prostornosti 20 000 tun a více mohly být v případě nouze bezpečně vlečeny.

Pokud jde o změny kapitoly II-2 úmluvy SOLAS z roku 1974 týkající se protipožární bezpečnosti, zejména v souvislosti s osobními loděmi, a konkrétně:

Předcházení požárům a výbuchům – pravidlo 4:

MSC na 105. zasedání schválil a na 106. zasedání přijal navrhované změny kapitoly II-2 úmluvy SOLAS týkající se dodavatelů ropných paliv, kteří nesplnili požadavky na bod vzplanutí, opatření namířených proti dodavatelům ropných paliv, u nichž bylo zjištěno, že dodávají ropné palivo, které nesplňuje minimální požadavky na bod vzplanutí, a dále dokumentace týkající se bodu vzplanutí skutečné dávky paliva při jeho doplňování.

MSC na 105. zasedání rovněž schválil aktualizovaný akční plán a zřízení korespondenční skupiny pro vypracování dalších opatření ke zvýšení bezpečnosti lodí v souvislosti s používáním pohonných ropných látek, jež měla za úkol podat zprávu na 107. zasedání MSC, pokračovat v přípravě návrhu pokynů pro lodě s cílem řešit situace, kdy orientační výsledky zkoušek naznačující, že je možné, že dodané ropné palivo nesplňuje požadavky na bod vzplanutí.

Korespondenční skupina souhlasila, že bude pokračovat v přípravě obecného požadavku úmluvy SOLAS, podle něhož by ropné palivo nemělo ohrozit bezpečnost lodí, který by se podobal pravidlu 18.3.1.1.3 přílohy VI úmluvy MARPOL, a to na základě přílohy 3 dokumentu MSC 107/6. Skupina rovněž diskutovala o obavách vyjádřených na plenárním zasedání ohledně výrazu „škodlivé pro personál“. Vzhledem k tomu, že výraz „škodlivé pro personál“ byl použit v příloze VI úmluvy MARPOL se skupina dohodla, že v návrhu změn úmluvy SOLAS použije stejný výraz. V neposlední řadě skupina odsouhlasila návrh nového pravidla II-2/4.2.1.9 úmluvy SOLAS, ve znění uvedeném v příloze 3 dokumentu MSC 107/WP.10, ke schválení výborem a následnému přijetí.

MSC na 107. zasedání schválil návrh změn pravidla II-2/4 úmluvy SOLAS týkající se jiných parametrů ropného paliva než bodu vzplanutí za účelem jejich přijetí na 108. zasedání MSC.

Postojem Unie na 107. zasedání MSC bylo pokračovat v projednávání činnosti v pracovní skupině, neboť korespondenční skupina tuto činnost nedokončila.

Postoj Unie by měl spočívat v podpoře těchto změn, neboť zvýší bezpečnost používání ropného paliva, zejména na osobních lodích.

Hašení požáru a zvláštní požadavky – pravidla 7, 9, 20 a 23:

MSC se na 97. zasedání dohodl na novém výstupu navrženém EU, který se týká požárů na palubách typu ro-ro osobních lodí, na základě studie věnující se nehodám na osobních lodích typu ro-ro, která identifikovala 14 oblastí možných zásahů za účelem zlepšení a změny nástrojů.

Na 6. zasedání Podvýboru pro lodní systémy a vybavení (SSE) se podařilo dokončit návrh prozatímních pokynů, který obsahoval několik návrhů, jež byly přímým výsledkem dvou studií FIRESAFE. Na témže zasedání SSE bylo rovněž dosaženo značného pokroku při vypracovávání návrhu změn revidovaných pokynů pro údržbu a kontrolu systémů a zařízení protipožární ochrany (MSC.1/Circ.1432).

SSE na 8. zasedání dále vypracoval návrh změn kapitoly II-2 úmluvy SOLAS a předpisu FSS pro nové a stávající osobní lodě typu ro-ro a za účelem dalšího pokroku v práci mezi zasedáními obnovil korespondenční skupinu pro protipožární ochranu s mandátem

stanoveným v bodě 6.26 dokumentu SSE 8/20 a pověřil ji předložením zprávy na tomto zasedání.

Na svém 9. zasedání odsouhlasil SSE návrh změn kapitoly II-2 úmluvy SOLAS ohledně protipožární bezpečnosti na osobních lodích typu ro-ro, ve znění uvedeném v příloze 5 dokumentu SSE 9/20, za účelem jejich schválení na 107. zasedání MSC a následného přijetí na 108. zasedání MSC.

Na témže zasedání SSE rovněž konstatoval, že skupina se zabývala detekcí požárů v rámci ovládacích stanovišť a vzdálených obslužných prostor na nákladních lodích a souhlasila s tím, že pojem „ústřední ovládací stanoviště s trvalou obsluhou“, navržený ve zprávě korespondenční skupiny (SSE 9/6), by měl být nahrazen pojmem „všechna ovládací stanoviště a místnosti pro kontrolu nákladu“. Podvýbor následně odsouhlasil návrh změn pravidla II-2/7.5.5 úmluvy SOLAS, ve znění uvedeném v příloze 5 dokumentu SSE 9/20, za účelem jejich schválení na 107. zasedání MSC a následného přijetí na 108. zasedání MSC.

Postojem Unie na 9. zasedání SSE bylo obecně podpořit zprávu korespondenční skupiny pro protipožární ochranu (SSE 9/6) a navrhnout, aby tento dokument, jakož i dokument SSE 9/6/1 (Japonsko) byly postoupeny pracovní skupině pro protipožární ochranu k dalšímu podrobnému projednání za účelem dokončení změn kapitoly II-2 úmluvy SOLAS a předpisu FSS na uvedeném zasedání.

Na 107. zasedání MSC byl schválen návrh změn kapitoly II-2 úmluvy SOLAS o protipožární bezpečnosti osobních lodí typu ro-ro, podle bodu 14.16.2 zprávy ze 107. zasedání MSC (MSC 107/20) a přílohy 33 MSC 107/20/Add. 1, za účelem jejich přijetí na 108. zasedání MSC.

Postojem Unie na 107. zasedání MSC bylo podpořit návrh změn kapitoly II-2 úmluvy SOLAS, avšak při zohlednění změn navržených Japonskem (MSC 107/14/4).

Postoj Unie by měl spočívat v podpoře těchto změn, neboť budou představovat významný přínos pro bezpečnost lidského života na moři tím, že posílí normy protipožární bezpečnosti osobních lodí, a zejména osobních lodí typu ro-ro.

Pokud jde o změny kapitoly V úmluvy SOLAS z roku 1974 týkající se bezpečnosti plavby – pravidla 31 a 32:

Na 103. zasedání MSC bylo dohodnuto, že do jeho programu navazujícího na stávající dvouletku bude zahrnut výstup zaměřený na „Vypracování opatření týkajících se detekce a povinného hlášení kontejnerů ztracených na moři, která mohou zlepšit zjišťování polohy těchto kontejnerů, jejich sledování a získání zpět“, s tím, že k dokončení tohoto bodu budou zapotřebí dvě zasedání, přičemž jako koordinační orgán byl určen Podvýbor pro přepravu nákladů a kontejnerů (CCC).

Podvýbor CCC se na svém 8. zasedání dohodl na zřízení pracovní skupiny pro vypracování opatření týkajících se detekce a povinného hlášení kontejnerů ztracených na moři a s ohledem na připomínky a rozhodnutí učiněné na plenárním zasedání ji pověřil, aby mimo jiné připravila návrh změn kapitoly V úmluvy SOLAS na základě podání EU (CCC 8/11/1).

CCC na témže zasedání finalizoval a odsouhlasil návrh změn kapitoly V úmluvy SOLAS, ve znění uvedeném v příloze 7 dokumentu CCC 8/18, za účelem jeho předložení ke schválení na 107. zasedání MSC a následného přijetí. Podvýbor rovněž potvrdil stanoviska pracovní skupiny, že navrhované změny by měly vstoupit v platnost dne 1. ledna 2026 za předpokladu, že změny budou přijaty před 1. červencem 2024 v souladu s *ad hoc* cyklem změn v polovině období dohodnutým na 104. zasedání MSC (CCC 8/WP.5, bod 18).

Postojem Unie na 8. zasedání CCC bylo aktivně podpořit návrh uvedený v dokumentu CCC 8/11/1 (Austrálie *et al.*) a navrhnout, aby byl spolu s dokumenty CCC 8/INF.7 (Nizozemsko)

a CCC 8/INF.9 (Francie) předložen k technickému projednání v pracovní skupině pro vypracování opatření týkajících se detekce a povinného hlášení kontejnerů ztracených na moři.

MSC na 107. zasedání schválil návrh změn kapitoly V úmluvy SOLAS týkajících se podávání zpráv o ztrátě kontejnerů za účelem jejich přijetí na 108. zasedání MSC.

Unie by měla tyto změny podpořit, protože zjednoduší zpracovávání zpráv o ztrátách kontejnerů za účelem splnění regulačních povinností, stanoví požadavek na podávání zpráv státem vlajky Mezinárodní námořní organizaci, zvýší bezpečnost plavby a zabráni znečištění.

4.2. Změny Mezinárodního předpisu o bezpečnosti plavidel používajících plyn nebo jiná paliva s nízkým bodem vzplanutí (předpis IGF)

Podvýbor CCC na svém 8. zasedání odsouhlasil zřízení pracovní skupiny pro změny předpisu IGF a přezkum Mezinárodního předpisu pro stavbu a vybavení lodí hromadně přepravujících zkapalněné plyny (předpis IGC) a pověřil ji, aby s přihlédnutím k připomínkám a rozhodnutím učiněným na plenárním zasedání dokončila několik návrhů změn předpisu IGF.

CCC na též zasedání odsouhlasil návrhy změn předpisu IGF, ve znění uvedeném v příloze 3 dokumentu CCC 8/18, za účelem jejich předložení ke schválení na 107. zasedání MSC a následného přijetí. V této souvislosti podvýbor potvrdil doporučení pracovní skupiny vydat oběžník MSC o včasném provedení navrhovaných změn bodů 4.2.2 a 8.4.1 až 8.4.3 předpisu IGF, s výhradou přijetí na 108. zasedání MSC (CCC 8/WP.4, bod 14).

Postojem Unie na 8. zasedání CCC bylo podpořit zřízení pracovní skupiny za účelem dokončení změn předpisu IGF uvedených ve zprávě korespondenční skupiny (CCC 8/3), jakož i posouzení dokumentů CCC 8/3/1-3 (IACS) a CCC 8/3/4 (Korejská republika), a pracovní skupiny pro vypracování ustanovení o bezpečnosti týkajících se nových alternativních paliv, zejména za účelem dokončení návrhu prozatímních pokynů pro lodě používající LPG paliva a další práce na návrhu prozatímních pokynů pro lodě používající jako palivo vodík.

Na 107. zasedání MSC byl schválen návrh změn předpisu IGF, za účelem jejich přijetí na 108. zasedání MSC, společně s oběžníkem MSC o včasném provedení navrhovaných změn bodů 4.2.2 a 8.4.1 až 8.4.3 předpisu IGF.

Unie by měla tyto změny podpořit, protože zvýší bezpečnost lodí, včetně osobních lodí, používajících jako palivo zemní plyn.

4.3. Změny Mezinárodního předpisu pro rozšířený inspekční program při prohlídkách plavidel na přepravu hromadných nákladů a ropných tankerů z roku 2011 (předpis o ESP z roku 2011)

Na 106. zasedání MSC byly přijaty změny částí A a B příloh A a B předpisu o ESP z roku 2011, které na svém 8. zasedání připravil podvýbor SDC v souladu s postupem pro provádění pravidelných aktualizací předpisu schváleným na 92. zasedání MSC, kterým jsou pravidelné aktualizace předpisu o ESP z roku 2011 vyňaty z čtyřletého cyklu pro vstup změn úmluvy SOLAS v platnost (MSC 92/26, bod 13.31). Změny by měly být považovány za přijaté ke dni 1. ledna 2024 a vstoupit v platnost dne 1. července 2024.

Na 9. zasedání se SDC zabýval dokumentem SDC 9/6 (Čína), v němž se navrhuje změnit postupy schvalování a certifikace podniku zapojeného do měření tloušťky konstrukcí trupu tak, aby správní orgány mohly vykonávat právo na kontrolu podniku provádějícího měření tloušťky konstrukcí trupu. Po zvážení podvýbor odsouhlasil návrh rezoluce MSC o změnách Mezinárodního předpisu pro rozšířený inspekční program při prohlídkách plavidel na přepravu hromadných nákladů a ropných tankerů z roku 2011 (předpis o ESP z roku 2011), ve

znění uvedeném v příloze 3 dokumentu SDC 9/16, za účelem jeho předložení ke schválení na 107. zasedání MSC a následného přijetí.

Postojem Unie na 9. zasedání SDC bylo návrh podpořit.

MSC na 107. zasedání návrh změn předpisu o ESP z roku 2011 schválil za účelem jejich přijetí na 108. zasedání MSC.

Postojem Unie na 107. zasedání MSC bylo návrh podpořit.

Unie by tudíž měla tyto změny podpořit, protože vyjasní postupy schvalování a certifikace podniku zapojeného do měření tloušťky konstrukcí trupu v přílohách změn z roku 2019 předpisu o ESP z roku 2011 tím, že již nebude odkazováno na subjekt uznáný správním orgánem, ale na správní orgán.

4.4. Změny Mezinárodního předpisu o záchranných prostředcích (předpis LSA)

Pokud jde o změny minimální a maximální rychlosti spouštění záchranných plavidel a záchranných člunů (body 6.1.2.8 a 6.1.2.10 předpisu LSA):

MSC se na svém 99. zasedání zabýval dokumentem MSC 99/20/2 (Japonsko) a bylo dohodnuto, že do svého programu navazujícího na stávající dvouletku zahrne výstup zaměřený na „Vypracování změn předpisu LSA za účelem revize rychlosti spouštění záchranných plavidel a záchranných člunů pro nákladní lodě“, s tím, že k dokončení tohoto bodu budou zapotřebí dvě zasedání, přičemž jako koordinační orgán byl určen podvýbor SSE (MSC 99/22, body 20.14 až 20.18). Výbor se rovněž dohodl, že změny, které mají být vypracovány, by se měly vztahovat na všechny nákladní lodě, na něž se vztahuje kapitola III úmluvy SOLAS, a na všechna spouštěcí zařízení používající lana a navijáky a že nástrojem, který má být změněn, je předpis LSA, bod 6.1.2.8.

Poté, co SSE na svém 9. zasedání připomněl, že výstup je omezen pouze na změny týkající se nákladních lodí, vzal na vědomí závěr pracovní skupiny pro LSA o tom, že návrh revidovaných požadavků na minimální rychlost spouštění záchranných plavidel a záchranných člunů nebude mít žádný dopad na osobní lodě, pro něž již platí omezení výšky člunových jeřábů podle pravidla III/24 úmluvy SOLAS. Podvýbor proto vyzval 107. zasedání MSC, aby rozšířilo použitelnost výše uvedených navrhovaných změn kapitoly VI předpisu LSA v případě revidovaných bodů 6.1.2.8 a 6.1.2.10 na osobní lodě, a maximální rychlost spouštění se tak vztahovala i na ně, přičemž poznamenal, že skupina připravila návrh změn tak, aby se vztahovaly jak na nákladní, tak na osobní lodě.

Podvýbor následně odsouhlasil návrh rezoluce MSC o změnách předpisu LSA, pokud jde o minimální a maximální rychlost spouštění záchranných plavidel a záchranných člunů a kontrolní/monitorovací list a formát záznamů, ve znění uvedeném v příloze 4 dokumentu SSE 9/20, za účelem jeho schválení na 107. zasedání MSC a následného přijetí na 108. zasedání MSC.

MSC na 107. zasedání souhlasil, že pozmění návrh změn bodu 6.1.2.10 předpisu LSA, jak se doporučuje v dokumentu MSC 107/14/5, a schválil návrhy změn předpisu LSA (body 6.1.2.8 a 6.1.2.10) za účelem jejich přijetí na 108. zasedání MSC.

Postojem Unie na 107. zasedání MSC bylo podpořit toto rozhodnutí, neboť posílí bezpečnost osobních lodí.

Postoj Unie by měl spočívat v podpoře změn, neboť prostřednictvím revize rychlosti spouštění záchranných plavidel a záchranných člunů pro osobní lodě prosazují námořní bezpečnost.

Pokud jde o změny týkající se fungování záchranných vest ve vodě (bod 2.2.1.6.2 předpisu LSA):

MSC na 101. zasedání do svého programu navazujícího na stávající dvouletku zařadil výstup zaměřený na „Vypracování změn předpisu LSA a rezoluce MSC.81(70), aby bylo řešeno fungování záchranných vest SOLAS ve vodě“, a to s cílem zlepšit fungování záchranných vest ve vodě, a zmírnit tak rizika spojená s ponořením námořníků do vody, s tím, že k dokončení tohoto bodu budou zapotřebí dvě zasedání, přičemž jako koordinační orgán byl určen podvýbor.

Na svém 9. zasedání odsouhlasil SSE návrh změn kapitoly II předpisu LSA, ve znění uvedeném v příloze 4 dokumentu SSE 9/20, za účelem jejich schválení na 107. zasedání MSC a následného přijetí na 108. zasedání MSC.

Postoj Unie na 9. zasedání SSE spočíval v podpoře toho, aby příslušné části dokumentu SSE 9/3 (přílohy 2 a 3 zprávy korespondenční skupiny pro LSA), jakož i dokumenty předložené v rámci tohoto bodu pořadu jednání byly postoupeny pracovní skupině pro LSA k podrobné analýze za účelem finalizace na tomto zasedání.

MSC na 107. zasedání schválil návrh změn kapitoly II předpisu LSA, které se týkají fungování záchranných vest ve vodě, za účelem jejich přijetí na 108. zasedání MSC.

Postoj Unie spočíval v podpoře toho, aby příslušné části dokumentu SSE 9/3 (přílohy 2 a 3 zprávy korespondenční skupiny pro LSA), jakož i dokumenty předložené v rámci tohoto bodu pořadu jednání byly postoupeny pracovní skupině pro LSA k podrobné analýze za účelem finalizace na tomto zasedání.

Postoj Unie by měl spočívat v podpoře změn, neboť prosazují námořní bezpečnost zajištěním vhodného fungování záchranných vest ve vodě v zájmu bezpečnosti námořníků.

Pokud jde o změny týkající se systémů s jedním spouštěcím lanem a hákem ve vybavení záchranných člunů (body 4.4.7.6.8 a 4.4.7.6.17 předpisu LSA)

MSC se na svém 99. zasedání zabýval dokumentem MSC 99/20/2 (Japonsko) a bylo dohodnuto, že do svého programu navazujícího na stávající dvouletku zahrne výstup zaměřený na „Vypracování změn předpisu LSA za účelem revize rychlosti spouštění záchranných plavidel a záchranářských člunů pro nákladní lodě“, s tím, že k dokončení tohoto bodu budou zapotřebí dvě zasedání, přičemž jako koordinační orgán byl určen podvýbor SSE (MSC 99/22, body 20.14 až 20.18).

SSE na svém 7. zasedání projednal návrh změn bodu 4.4.7.6.17 předpisu LSA týkající se systémů s jedním spouštěcím lanem a hákem a funkcí odhákávání při zatížení a v zásadě s návrhem změn souhlasil (SSE 7/WP.3, příloha 5).

MSC se na svém 106. zasedání zabýval dokumentem MSC 106/11/1 (Bahamy *et al.*), v němž byl uveden nepředvídaný důsledek navrhovaného vypuštění bodu 4.4.7.6.8 týkajícího se mechanismu odhákávání mimo zatížení, a bylo dohodnuto, že o tématu je třeba dále diskutovat na 9. zasedání SSE. Kromě toho výbor opětovně vymezil oblast působnosti výstupu tak, aby zahrnoval další podbody bodu 4.4.7.6 předpisu LSA s cílem zajistit nezbytnou jasnost pro jednotné uplatňování požadavků, a přejmenoval jej na „Změny předpisu LSA týkající se systémů s jedním spouštěcím lanem a hákem a funkcí odhákávání při zatížení“.

Na svém 9. zasedání SSE souhlasil s návrhem změn bodů 4.4.7.6.8 a 4.4.7.6.17 (již odsouhlasených na 7. zasedání SSE) kapitoly IV předpisu LSA ohledně systémů s jedním spouštěcím lanem a hákem, ve znění uvedeném v příloze 4 dokumentu SSE 9/20, za účelem jejich schválení na 107. zasedání MSC a následného přijetí na 108. zasedání MSC. V tomto

ohledu se podvýbor dohodl, že pevné háky s pružinovým uzávěrem v ústí háku by měly být považovány za vyhovující požadavkům bodu 4.4.7.6.8 předpisu LSA v pozměněném znění, pokud se automaticky znovu vrací do původní polohy.

Postojem Unie na 9. zasedání SSE bylo dále projednat příslušné dokumenty v pracovní skupině.

MSC na 107. zasedání schválil návrh změn bodů 4.4.7.6.8 a 4.4.7.6.17 předpisu LSA, které se týkají systémů s jedním spouštěcím lanem a hákem, za účelem jejich přijetí na 108. zasedání MSC.

Postojem Unie bylo změny podpořit.

Postoj Unie by měl spočívat v podpoře změn předpisu LSA, neboť posilují námořní bezpečnost tím, že odstraněním výjimek stanovených v bodě 4.4.7.6.17 zvyšují bezpečnostní normy v oblasti systémů s jedním spouštěcím lanem a hákem a mechanismem odhákávání při zatížení.

4.5. Změny Mezinárodního předpisu pro systémy protipožární bezpečnosti (předpis FSS)

MSC se na 97. zasedání dohodl na novém výstupu navrženém EU, který se týká požárů na palubách typu ro-ro osobních lodí, na základě studie věnující se nehodám na osobních lodích typu ro-ro, která identifikovala 14 oblastí možných zásahů za účelem zlepšení a změny nástrojů.

Na 6. zasedání podvýboru SSE se podařilo dokončit návrh prozatímních pokynů, který obsahoval několik návrhů, jež byly přímým výsledkem dvou studií FIRESAFE. Na též zasedání SSE bylo rovněž dosaženo značného pokroku při vypracovávání návrhu změn revidovaných pokynů pro údržbu a kontrolu systémů a zařízení protipožární ochrany (MSC.1/Circ.1432). MSC nakonec prozatímní pokyny schválil na svém 101. zasedání.

SSE na svém 7. zasedání v zásadě schválil návrh změn předpisu FSS, kapitol 7 a 9, přičemž zohlednil skutečnost, že korespondenční skupina se bude dále zabývat otázkou dalších požadavků na systém lineární detekce tepla v předpisu FSS.

SSE na 8. zasedání dále vypracoval návrh změn kapitoly II-2 úmluvy SOLAS a předpisu FSS pro nové a stávající osobní lodě typu ro-ro a za účelem dalšího pokroku v práci mezi zasedáními obnovil korespondenční skupinu pro protipožární ochranu s mandátem stanoveným v bodě 6.26 dokumentu SSE 8/20 a pověřil ji předložením zprávy na tomto zasedání.

Na svém 9. zasedání odsouhlasil SSE návrh změn předpisu FSS, ve znění uvedeném v příloze 6 dokumentu SSE 9/20, za účelem jejich schválení na 107. zasedání MSC a následného přijetí na 108. zasedání MSC, spolu s přijetím souvisejících navrhovaných změn úmluvy SOLAS.

Postojem Unie na 9. zasedání SSE bylo obecně podpořit zprávu korespondenční skupiny pro protipožární ochranu (SSE 9/6) a navrhnout, aby tento dokument, jakož i dokument SSE 9/6/1 (Japonsko) byly postoupeny pracovní skupině pro protipožární ochranu k dalšímu podrobnému projednání za účelem dokončení změn kapitoly II-2 úmluvy SOLAS a předpisu FSS na tomto zasedání.

Na svém 107. zasedání schválil MSC návrh změn předpisu FSS o protipožární bezpečnosti osobních lodí typu ro-ro za účelem jejich přijetí na 108. zasedání MSC společně se souvisejícími navrhovanými změnami úmluvy SOLAS.

Postojem Unie bylo tyto změny podpořit.

Postoj Unie by měl spočívat v podpoře těchto změn, neboť budou představovat významný přínos pro bezpečnost lidského života na moři tím, že posílí protipožární bezpečnost osobních lodí, a zejména osobních lodí typu ro-ro.

4.6. Změny Předpisu výcviku, kvalifikace a strážní služby námořníků (předpis STCW)

MSC na svém 105. zasedání potvrdil, že společná tripartitní pracovní skupina ILO/IMO by v rámci svého nového mandátu měla zvážit vypracování ustanovení o výcviku zaměřených na šikanu a obtěžování v námořním odvětví, včetně sexuálních útoků a sexuálního obtěžování (MSC 105/20, bod 16.14.1), a pověřil Podvýbor pro lidský prvek, výcvik a strážní službu (HTW), aby ustanovení předpisu STCW o výcviku zaměřená na šikanu a obtěžování v námořním odvětví, včetně sexuálních útoků a sexuálního obtěžování, přednostně vypracoval a finalizoval v rámci nového výstupu nazvaného „Komplexní přezkum úmluvy a předpisu STCW z roku 1978“, s přihlédnutím k práci, která má být vykonána v koordinaci se společnou tripartitní pracovní skupinou ILO/IMO.

HTW na svém 9. zasedání odsouhlasil návrh změn tabulky A-VI/1-4 předpisu STCW pro prevenci šikany a obtěžování, včetně sexuálních útoků a sexuálního obtěžování, a reakci na ně, ve znění uvedeném v příloze 7 dokumentu HTW 9/15, za účelem jejich schválení na 107. zasedání MSC a přijetí na 108. zasedání MSC. Podvýbor se rovněž dohodl na tom, že návrh změn by měl být posouzen společnou tripartitní pracovní skupinou ILO/IMO a předán zpět podvýboru ke konečnému projednání na jeho 10. zasedání před tím, než je přijme výbor.

Postojem Unie na 9. zasedání HTW bylo podpořit dokumenty HTW 9/7/1 (Spojené státy) a HTW 9/7/8 (Bahamy *et al.*) ve věci samé s přihlédnutím k dokumentu HTW 9/7/5 (Korejská republika) a potvrdit, že je důležité se otázkou obtěžování a psychického bezpečí zabývat, a zároveň poukázat na to, že v souladu se 105. zasedáním MSC by tyto tři dokumenty měly být dříve, než se bude uvažovat o obecném přezkumu, přednostně projednány v pracovní skupině.

MSC na 107. zasedání návrh změn tabulky A-VI/1-4 předpisu STCW pro prevenci šikany a obtěžování, včetně sexuálních útoků a sexuálního obtěžování, a reakci na ně, schválil, za účelem jejich přijetí na 108. zasedání MSC. Výbor v této souvislosti vzal na vědomí, že na 9. zasedání HTW bylo dohodnuto, že výše uvedený návrh změn má být rovněž předložen na druhém zasedání společné tripartitní pracovní skupiny ILO/IMO, aby identifikovala a řešila problémy týkající se námořníků a lidský prvek, jako podklad ke zvážení a doporučení pro 108. zasedání MSC před přijetím těchto změn na uvedeném zasedání.

Postojem Unie bylo navrhované změny podpořit.

Postoj Unie by měl spočívat v podpoře těchto změn, neboť zařazením nové schopnosti „přispívat k prevenci šikany a obtěžování, včetně sexuálních útoků a sexuálního obtěžování, a k reakci na ně“ do oddílu A-VI/1 „Povinné minimální požadavky na seznámení se s bezpečností, základní výcvik a instruktáž pro všechny námořníky“ zajistí námořníkům bezpečné pracoviště.

5. PŘÍSLUŠNÉ PRÁVNÍ PŘEDPISY A PRÁVOMOCI EU

5.1. Změny článku V protokolu I k Mezinárodní úmluvě o zamezení znečištění moří z lodí (MARPOL)

Směrnice 2002/59/ES¹, v platném znění, stanoví kontrolní a informační systém Společenství pro provoz plavidel. Článek 17 vyžaduje, aby členské státy přijaly veškerá vhodná opatření k zajištění toho, aby velitel loď plující uvnitř jejich pátrací, regionální nebo výlučné ekonomické oblasti nebo jí rovnocenné oblasti okamžitě ohlásil pobřežní stanici příslušné pro tuto zeměpisnou oblast: „... d) *jakoukoliv skvrnu znečišťujících látek a kontejnery nebo obaly plovoucí v moři.*“ Cílem je uvědomit o situaci odpovědné orgány (dotčené pobřežní státy), aby mohla být přijata včasná opatření. Na úrovni EU tedy již pro hlášení ztracených kontejnerů existuje povinný systém (SafeSeaNet). Tento systém pro hlášení incidentů představuje od roku 2012 zavedenou praxi.

Kromě toho směrnice 2009/18/ES, kterou se stanoví základní zásady pro vyšetřování nehod v odvětví námořní dopravy,² vyžaduje, aby orgány členských států pro vyšetřování námořních nehod byly bezodkladně informovány odpovědnými orgány nebo dotčenými stranami o námořních nehodách a mimořádných událostech, které spadají do oblasti působnosti této směrnice. To zahrnuje ztrátu kontejnerů na moři.

Změny článku V protokolu I k Mezinárodní úmluvě o zamezení znečištění moří z lodí (MARPOL) proto mohou rozhodujícím způsobem ovlivnit požadavky použitelné podle směrnic 2002/59/ES a 2009/18/ES.

5.2. Změny přílohy VI úmluvy MARPOL

Směrnice (EU) 2016/802 o snižování obsahu síry v některých kapalných palivech³ odráží požadavky a prováděcí ustanovení revidované přílohy VI úmluvy MARPOL, které se týkají síry v palivu.

Kromě toho nařízení (EU) 2015/757 o monitorování, vykazování a ověřování emisí oxidu uhličitého z námořní dopravy⁴ (nařízení EU o monitorování, vykazování a ověřování) stanoví právní rámec systému EU pro monitorování, vykazování a ověřování emisí skleníkových plynů. Cílem nařízení je poskytnout spolehlivé a ověřitelné údaje o emisích skleníkových plynů a ukazatele energetické účinnosti, informovat tvůrce politik a podnítit zavádění energeticky účinných technologií a vzorců chování na trhu. Dosahuje toho tím, že řeší překážky trhu, jako je nedostatek informací. V platnost vstoupilo dne 1. července 2015.

Nařízení (EU) 2021/1119, kterým se stanoví rámec pro dosažení klimatické neutrality (právní rámec EU pro klima)⁵, stanoví závazný cíl Unie v oblasti klimatu snížit do roku 2030 čisté emise skleníkových plynů – po odečtení pohlcených emisí – alespoň o 55 % ve srovnání s rokem 1990. Zahrnuje rovněž cíl klimatické neutrality do roku 2050 a žádoucí cíl dosáhnout poté čistých negativních emisí.

Na základě návrhů Komise obsažených v balíčku „Fit for 55“ k dosažení snížení emisí skleníkových plynů přijali normotvůrci EU tyto právní akty, které se konkrétně zaměřují na emise skleníkových plynů z odvětví lodní dopravy:

¹ Úř. věst. L 208, 5.8.2002, s. 10.

² Úř. věst. L 131, 28.5.2009, s. 114.

³ Úř. věst. L 132, 21.5.2016, s. 58.

⁴ Úř. věst. L 123, 19.5.2015, s. 55.

⁵ Úř. věst. L 243, 9.7.2021, s. 1.

- revize směrnice 2003/87/ES o vytvoření systému pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů v Unii⁶ a rozhodnutí (EU) 2015/1814 o vytvoření a uplatňování rezervy tržní stability pro systém Unie pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů⁷ prostřednictvím pozměňující směrnice (EU) 2023/959⁸ s cílem rozšířit systém EU pro obchodování s emisemi (ETS) na odvětví námořní dopravy s použitelností od 1. ledna 2024 (spolu s nezbytnými změnami nařízení EU o monitorování, vykazování a ověřování⁹ za účelem revize pravidel pro monitorování a vykazování, a to i prostřednictvím revize příslušných prováděcích aktů a aktů v přenesené pravomoci),
- nařízení (EU) 2023/1805¹⁰ se zaměřuje na využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v námořním odvětví (nařízení o námořních palivech FuelEU) a ukládá, aby je s použitelností od 1. ledna 2025 zaváděly lodě zastavující v přístavech EU.

Dodržování nových povinností vyplývajících z rozšíření systému EU pro obchodování s emisemi (ETS) na námořní dopravu a z nařízení o námořních palivech FuelEU bude vycházet ze systému monitorování, vykazování a ověřování zavedeného nařízením EU o monitorování, vykazování a ověřování.

Tyto akty EU jsou zase úzce spjaty s opatřeními IMO týkajícími se skleníkových plynů, jako jsou systém IMO pro shromažďování údajů, index energetické účinnosti existujících lodí (EEXI) a ukazatel uhlíkové náročnosti (CII), jejichž cílem je shromažďovat a zveřejňovat informace o technické a provozní energetické účinnosti lodí na základě jednotlivých lodí.

Jakékoli opatření IMO týkající se otázek skleníkových plynů, které bude vyžadovat monitorování, ověřování a vykazování emisí skleníkových plynů z lodní dopravy, by mohlo ovlivnit nařízení EU o monitorování, vykazování a ověřování, jakož i směrnici o EU ETS a nařízení o námořních palivech FuelEU.

Změny přílohy VI úmluvy MARPOL proto mohou rozhodujícím způsobem ovlivnit požadavky použitelné podle směrnice (EU) 2016/802, nařízení (EU) 2015/757, směrnice 2003/87/ES, rozhodnutí (EU) 2015/1814 a nařízení (EU) 2023/1805.

5.3. Změny Úmluvy o nakládání s balastní vodou

Směrnice 2009/16/ES o státní přístavní inspekci¹¹ má za cíl zajistit, aby lodě dodržovaly unijní a mezinárodní předpisy v oblasti námořní bezpečnosti a životního prostředí, a zavádí společná kritéria pro inspekce lodí.

V návaznosti na návrh Komise na revizi uvedené směrnice bude Úmluva o nakládání s balastní vodou zařazena na seznam úmluv (čl. 2 bod 1), a inspektoři státní přístavní inspekce by tak měli během inspekcí zajistit její uplatnění na plavidla plující pod cizí vlajkou (článek

⁶ Úř. věst. L 275, 25.10.2003, s. 32.

⁷ Úř. věst. L 264, 9.10.2015, s. 1.

⁸ Úř. věst. L 130, 16.5.2023, s. 134.

⁹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/957 ze dne 10. května 2023, kterým se mění nařízení (EU) 2015/757 s cílem zajistit, aby byly do systému EU pro obchodování s emisemi začleněny činnosti v oblasti námořní dopravy a aby byly monitorovány, vykazovány a ověřovány emise dalších skleníkových plynů a emise z dalších typů lodí (Úř. věst. L 130, 16.5.2023, s. 105).

¹⁰ Úř. věst. L 234, 22.9.2023, s. 48.

¹¹ Úř. věst. L 131, 28.5.2009, s. 57.

13). Podle judikatury¹² Soudního dvora se riziko ovlivnění týká nejen stávající právní úpravy, ale také její předvídatelné perspektivy vývoje.

Změny Úmluvy o nakládání s balastní vodou proto mohou rozhodujícím způsobem ovlivnit požadavky použitelné podle směrnice 2009/16/ES.

5.4. Změny kapitol II-1, II-2 a V Mezinárodní úmluvy o bezpečnosti lidského života na moři (SOLAS) z roku 1974

Podle ustanovení čl. 6 odst. 2 písm. a) bodu i) směrnice 2009/45/ES o bezpečnostních pravidlech a normách pro osobní lodě¹³ se úmluva SOLAS vztahuje na osobní lodě třídy A, zatímco příloha I kapitola II-2 „Protipožární ochrana, detekce požáru a hašení požáru“ stanoví různé a rozsáhlé požadavky pro osobní lodě tříd B, C a D při provozování vnitrostátní plavby.

Kromě toho příloha I obsahuje pravidla II-1/A-1/5 (oddíl 1) a II-1/A-1/3-4 (oddíl 2), v nichž se uvádí, že pro každou loď třídy B musí být stanoven individuální postup nouzového vlečení. Tento postup musí být k dispozici na palubě lodi, aby mohl být použit v mimořádných situacích, a musí se opírat o stávající uspořádání a vybavení na palubě lodi. Tato pravidla rovněž odkazují na „Pokyny pro vlastníky/provozovatele k přípravě postupů nouzového vlečení“ (MSC.1/Circ.1255).

Směrnice 2002/59/ES, v platném znění, vyžaduje, aby členské státy přijaly veškerá vhodná opatření k zajištění toho, aby velitel loď plující uvnitř jejich pátrací, regionální nebo výlučné ekonomické oblasti nebo jí rovnocenné oblasti okamžitě ohlásil pobřežní stanici příslušné pro tuto zeměpisnou oblast: „... d) *jakoukoliv skvrnu znečišťujících látek a kontejnery nebo obaly plovoucí v moři.*“ Cílem je uvědomit o situaci odpovědné orgány (dotčené pobřežní státy), aby mohla být přijata včasná opatření. Na úrovni EU tedy již pro hlášení ztracených kontejnerů existuje povinný systém (SafeSeaNet). Tento systém pro hlášení incidentů představuje od roku 2012 zavedenou praxi.

Kromě toho směrnice 2009/18/ES, kterou se stanoví základní zásady pro vyšetřování nehod v odvětví námořní dopravy, vyžaduje, aby orgány členských států pro vyšetřování námořních nehod byly bezodkladně informovány odpovědnými orgány nebo dotčenými stranami o námořních nehodách a mimořádných událostech, které spadají do oblasti působnosti této směrnice. To zahrnuje ztrátu kontejnerů na moři.

Změny kapitol II-1, II-2 a V Mezinárodní úmluvy o bezpečnosti lidského života na moři (SOLAS) z roku 1974 proto mohou rozhodujícím způsobem ovlivnit požadavky použitelné podle směrnic 2009/45/ES, 2002/59/ES a 2009/18/ES.

5.5. Změny Mezinárodního předpisu o bezpečnosti plavidel používajících plyn nebo jiná paliva s nízkým bodem vzplanutí (předpis IGF)

Podle čl. 6 odst. 2 písm. a) bodu i) směrnice 2009/45/ES o bezpečnostních pravidlech a normách pro osobní lodě, které provozují vnitrostátní plavbu, se úmluva SOLAS, v platném znění, vztahuje na osobní lodě třídy A. Vzhledem k tomu, že předpis IGF je podle úmluvy SOLAS závazným předpisem, vztahuje se tudíž i na osobní lodě podle této směrnice.

Navíc příloha I směrnice 2009/45/ES obsahuje dvě pravidla týkající se lodí používajících paliva s nízkým bodem vzplanutí:

- pravidlo II-1/G/1: použitelné na nové lodě tříd B, C a D [a stávající lodě třídy B] – „lodě bez ohledu na datum výstavby, které byly změněny, aby mohly

¹² Posudek Soudního dvora 1/03 ze dne 7. února 2006, Luganská úmluva, bod 126.

¹³ Úř. věst. L 163, 25.6.2009, s. 1.

používat plynná nebo kapalná paliva s bodem vzplanutí nižším, než povoluje pododstavec 1.1 pravidla II-2/A/10, nebo které mají taková paliva používat, musí splňovat požadavky předpisu IGF, jak je definováno v úmluvě SOLAS II-1/2.28.“, a

- pravidlo II-1/G/57: požadavky na lodě používající paliva s nízkým bodem vzplanutí – „lodě používající plynná nebo kapalná paliva s bodem vzplanutí nižším, než jinak povoluje pravidlo II-2/4.2.1.1, musí splňovat požadavky předpisu IGF, jak je definováno v úmluvě SOLAS II-1/2.28.“

Změny Mezinárodního předpisu o bezpečnosti plavidel používajících plyny nebo jiná paliva s nízkým bodem vzplanutí (předpis IGF) proto mohou rozhodujícím způsobem ovlivnit uplatňování směrnice 2009/45/ES.

5.6. Změny Mezinárodního předpisu pro rozšířený inspekční program při prohlídkách plavidel na přepravu hromadných nákladů a ropných tankerů z roku 2011 (předpis o ESP z roku 2011)

Nařízení (EU) č. 530/2012 o urychleném zavádění požadavků dvojitého trupu nebo rovnocenné konstrukce u ropných tankerů s jednoduchým trupem¹⁴ zavádí povinné použití systému hodnocení stavu (CAS) organizace IMO na ropné tankery s jednoduchým trupem starší než 15 let. Rozšířený inspekční program při prohlídkách plavidel na přepravu hromadných nákladů a ropných tankerů čili rozšířený inspekční program (ESP) upřesňuje, jak toto důkladnější hodnocení provádět. Vzhledem k tomu, že systém hodnocení stavu používá jako nástroj k dosažení svého cíle rozšířený inspekční program, budou veškeré změny inspekcí v rámci rozšířeného inspekčního programu, jako jsou stávající změny ohledně soustředění se při měření tloušťky ropných tankerů s dvojitým trupem při první opakované prohlídce pouze na podezřelá místa, automaticky použitelné prostřednictvím nařízení (EU) č. 530/2012.

Změny Mezinárodního předpisu pro rozšířený inspekční program při prohlídkách plavidel na přepravu hromadných nákladů a ropných tankerů z roku 2011 (předpis o ESP z roku 2011) proto mohou rozhodujícím způsobem ovlivnit uplatňování nařízení (EU) č. 530/2012.

5.7. Změny Mezinárodního předpisu o záchranných prostředcích (předpis LSA)

Směrnice 2014/90/EU o lodní výstroji¹⁵ zajišťuje volný pohyb této výstroje v Unii jednotným uplatňováním příslušných mezinárodních nástrojů týkajících se lodní výstroje, která má být umístěna na palubě lodí EU. V tomto ohledu bylo přijato prováděcí nařízení (EU) 2023/1667, které zahrnuje záchranné prostředky a záchranné vesty, v němž se odkazuje na předpis LSA a na rezoluci MSC.81(70).

Kromě toho podle čl. 6 odst. 2 písm. a) bodu i) směrnice 2009/45/ES týkající se osobních lodí provozujících vnitrostátní plavbu se úmluva SOLAS vztahuje na osobní lodě třídy A. Kromě toho lodě tříd B, C a D jsou podle téže směrnice povinny dodržovat hlavní ustanovení předpisu LSA a kapitoly III úmluvy SOLAS.

Změny Mezinárodního předpisu o záchranných prostředcích (předpis LSA) proto mohou rozhodujícím způsobem ovlivnit uplatňování směrnic 2014/90/EU a 2009/45/ES.

¹⁴ Úř. věst. L 172, 30.6.2012, s. 3.

¹⁵ Úř. věst. L 257, 28.8.2014, s. 146.

5.8. Změny Mezinárodního předpisu pro systémy protipožární bezpečnosti (předpis FSS)

Podle ustanovení čl. 6 odst. 2 písm. a) bodu i) směrnice 2009/45/ES se úmluva SOLAS, v platném znění, včetně Mezinárodního předpisu pro systémy protipožární bezpečnosti (předpis FSS), vztahuje na osobní lodě třídy A, zatímco příloha I kapitola II-2 „Protipožární ochrana, detekce požáru a hašení požáru“ stanoví různé a rozsáhlé požadavky pro osobní lodě tříd B, C a D při provozování vnitrostátní plavby.

Změny Mezinárodního předpisu pro systémy protipožární bezpečnosti (předpis FSS) proto mohou rozhodujícím způsobem ovlivnit uplatňování směrnice 2009/45/ES.

5.9. Změny Předpisu výcviku, kvalifikace a strážní služby námořníků (předpis STCW)

Směrnice (EU) 2022/993 začleňuje úmluvu STCW do práva Unie. V rámci práva Unie jsou požadavky na výcvik a vydávání průkazu způsobilosti námořníků upraveny směrnicí (EU) 2022/993. Článek 3 směrnice ukládá členským státům povinnost přijmout nezbytná opatření k zajištění toho, aby námořníci sloužící na lodích obdrželi výcvik, který splňuje přinejmenším požadavky úmluvy STCW stanovené v příloze I směrnice, případně včetně použitelných ustanovení předpisu STCW (čl. 1 bod 21 směrnice).

Změny Předpisu výcviku, kvalifikace a strážní služby námořníků (předpis STCW) proto mohou rozhodujícím způsobem ovlivnit uplatňování směrnice (EU) 2022/993.

5.10. Pravomoci EU

Předmět zamýšlených aktů se týká oblasti, v níž má Unie výlučnou vnější pravomoc na základě čl. 3 odst. 2 poslední části věty Smlouvy o fungování EU, neboť zamýšlené akty mohou „ovlivnit společná pravidla či změnit jejich působnost“.

6. PRÁVNÍ ZÁKLAD

6.1. Procesněprávní základ

6.1.1. Zásady

Ustanovení čl. 218 odst. 9 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „Smlouva o fungování EU“) zavádí rozhodnutí, kterými se stanoví „*postoje, které mají být jménem Unie zaujaty v orgánu zřízeném dohodou, má-li tento orgán přijímat akty s právními účinky, s výjimkou aktů, které doplňují nebo pozměňují institucionální rámec dohody*“.

Ustanovení čl. 218 odst. 9 Smlouvy o fungování EU se použije bez ohledu na to, zda je Unie členem dotyčného orgánu nebo stranou dotyčné dohody¹⁶.

Pojem „*akty s právními účinky*“ zahrnuje akty, které mají právní účinky na základě pravidel mezinárodního práva, jimiž se dotyčný orgán řídí. Tento pojem zahrnuje rovněž nástroje, jež podle mezinárodního práva nemají závazný účinek, ale mohou „*rozhodujícím způsobem ovlivnit obsah právní úpravy přijaté zákonodárcem Unie*“¹⁷.

6.1.2. Použití na stávající případ

Výbor IMO pro ochranu mořského prostředí a Výbor IMO pro námořní bezpečnost jsou orgány zřízené dohodou, a sice Úmluvou o Mezinárodní námořní organizaci.

¹⁶ Věc C-399/12 Německo v. Rada (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, bod 64.

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

Akty, které mají tyto dva výbory IMO přijmout, představují akty s právními účinky. Zamýšlené akty mohou rozhodujícím způsobem ovlivnit obsah níže uvedených právních předpisů EU, a to:

- směrnice 2002/59/ES, kterou se stanoví kontrolní a informační systém Společenství pro provoz plavidel. Důvodem je skutečnost, že uvedená směrnice vyžaduje, aby členské státy přijaly veškerá vhodná opatření k zajištění toho, aby velitel loď plující uvnitř jejich pátrací, regionální nebo výlučné ekonomické oblasti nebo jí rovnocenné oblasti okamžitě ohlásil pobřežní stanici příslušné pro tuto zeměpisnou oblast: „... d) *jakoukoliv skvrnu znečišťujících látek a kontejnery nebo obaly plovoucí v moři.*“ Cílem je uvědomit o situaci odpovědné orgány (dotčené pobřežní státy), aby mohla být přijata včasná opatření. Na úrovni EU tedy již pro hlášení ztracených kontejnerů existuje povinný systém (SafeSeaNet),
- směrnice 2009/18/ES, kterou se stanoví základní zásady pro vyšetřování nehod v odvětví námořní dopravy. Důvodem je skutečnost, že uvedená směrnice vyžaduje, aby orgány členských států pro vyšetřování námořních nehod byly bezodkladně informovány odpovědnými orgány nebo dotčenými stranami o námořních nehodách a mimořádných událostech, které spadají do oblasti působnosti uvedené směrnice. To zahrnuje ztrátu kontejnerů na moři,
- směrnice (EU) 2016/802 o snižování obsahu síry v některých kapalných palivech. Důvodem je skutečnost, že uvedená směrnice odráží požadavky a prováděcí ustanovení revidované přílohy VI úmluvy MARPOL, které se týkají síry v palivu,
- nařízení (EU) 2015/757 o monitorování, vykazování a ověřování emisí oxidu uhličitého z námořní dopravy. Důvodem je skutečnost, že uvedené nařízení stanoví právní rámec systému EU pro monitorování, vykazování a ověřování emisí skleníkových plynů. Dodržování nových povinností vyplývajících z rozšíření EU ETS na námořní dopravu a z nařízení o námořních palivech FuelEU bude vycházet ze systému monitorování, vykazování a ověřování zavedeného nařízením EU o monitorování, vykazování a ověřování,
- směrnice 2003/87/ES o vytvoření systému pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů v Unii a rozhodnutí (EU) 2015/1814 o vytvoření a uplatňování rezervy tržní stability pro systém Unie pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů, obojí ve znění směrnice (EU) 2023/959, která rozšířila EU ETS na odvětví námořní dopravy. Důvodem je úzká vazba těchto dvou aktů na opatření IMO týkající se skleníkových plynů, jako jsou systém IMO pro shromažďování údajů, index energetické účinnosti existujících lodí (EEXI) a ukazatel uhlíkové náročnosti (CII), jejichž cílem je shromažďovat a zveřejňovat informace o technické a provozní energetické účinnosti lodí na základě jednotlivých lodí,
- nařízení (EU) 2023/1805 o využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v námořní dopravě. Důvodem je jeho úzká vazba na opatření IMO týkající se skleníkových plynů, jako jsou systém IMO pro shromažďování údajů, index energetické účinnosti existujících lodí (EEXI) a ukazatel uhlíkové náročnosti (CII), jejichž cílem je shromažďovat a zveřejňovat informace o technické a provozní energetické účinnosti lodí na základě jednotlivých lodí,
- směrnice 2009/16/ES o státní přístavní inspekci. Důvodem je skutečnost, že v návaznosti na návrh Komise bude Úmluva o nakládání s balastní vodou zařazena na seznam úmluv (čl. 2 bod 1), a inspektoři státní přístavní inspekce by tak měli během inspekci zajistit, že je uplatněna na plavidla plující pod cizí vlajkou (článek 13).

Podle judikatury Soudního dvora se riziko ovlivnění týká nejen stávající právní úpravy, ale také její předvídatelné perspektivy vývoje,

- směrnice 2009/45/ES o bezpečnostních pravidlech a normách pro osobní lodě. Důvodem je skutečnost, že podle ustanovení čl. 6 odst. 2 písm. a) bodu i) se úmluva SOLAS, jakož i předpis FSS vztahují na osobní lodě třídy A, zatímco příloha I kapitola II-2 „Protipožární ochrana, detekce požáru a hašení požáru“ stanoví různé a rozsáhlé požadavky pro osobní lodě tříd B, C a D při provozování vnitrostátní plavby. Navíc vzhledem k tomu, že předpis IGF je podle úmluvy SOLAS závazným předpisem, vztahuje se tudíž i na osobní lodě podle této směrnice. Lodě tříd B, C a D jsou rovněž povinny dodržovat hlavní ustanovení předpisu LSA a kapitoly III úmluvy SOLAS,
- nařízení (EU) č. 530/2012 o urychleném zavádění požadavků dvojitého trupu nebo rovnocenné konstrukce u ropných tankerů s jednoduchým trupem. Důvodem je skutečnost, že uvedené nařízení činí povinným použití systému hodnocení stavu (CAS) organizace IMO na ropné tankery s jednoduchým trupem starší než 15 let. Rozšířený inspekční program při prohlídkách plavidel na přepravu hromadných nákladů a ropných tankerů čili rozšířený inspekční program (ESP) upřesňuje, jak toto důkladnější hodnocení provádět. Vzhledem k tomu, že systém hodnocení stavu používá jako nástroj k dosažení svého cíle rozšířený inspekční program, budou veškeré změny inspekce v rámci rozšířeného inspekčního programu, jako jsou stávající změny ohledně soustředění se při měření tloušťky ropných tankerů s dvojitým trupem při první opakované prohlídce pouze na podezřelá místa, automaticky použitelné prostřednictvím nařízení (EU) č. 530/2012,
- směrnice 2014/90/EU o lodní výstroji. Důvodem je skutečnost, že záchranné vesty a záchranné prostředky, jakož i rezoluce MSC.81(70) jsou součástí přílohy prováděcího nařízení Komise (EU) 2023/1667,
- směrnice (EU) 2022/993 o minimální úrovni výcviku námořníků. Důvodem je skutečnost, že uvedená směrnice začleňuje úmluvu STCW, jakož i předpis STCW do práva Unie.

Zamýšlené akty nedoplňují ani nepozměňují institucionální rámec dohody.

Procesněprávním základem navrhovaného rozhodnutí je tudíž čl. 218 odst. 9 Smlouvy o fungování EU.

6.2. Hmotněprávní základ

6.2.1. Zásady

Hmotněprávní základ rozhodnutí podle čl. 218 odst. 9 Smlouvy o fungování EU závisí v první řadě na cíli a obsahu zamýšleného aktu, v souvislosti s nímž se postoj jménem Unie zaujímá. Sleduje-li zamýšlený akt dvojí účel nebo má-li dvě složky a lze-li jeden z těchto účelů nebo jednu z těchto složek identifikovat jako hlavní, zatímco druhý účel či druhá složka je pouze vedlejší, musí být rozhodnutí přijaté podle čl. 218 odst. 9 Smlouvy o fungování EU založeno na jediném hmotněprávním základu, a sice na tom, který si žádá hlavní nebo převažující účel či složka.

6.2.2. Použití na stávající případ

Hlavní cíl a obsah zamýšleného aktu se týká námořní dopravy. Hmotněprávním základem navrhovaného rozhodnutí je tudíž čl. 100 odst. 2 Smlouvy o fungování EU.

6.3. Závěr

Právním základem navrhovaného rozhodnutí by měl být čl. 100 odst. 2 Smlouvy o fungování EU ve spojení s čl. 218 odst. 9 Smlouvy o fungování EU.

Návrh

ROZHODNUTÍ RADY

o postoji, který má být jménem Evropské unie zaujat v Mezinárodní námořní organizaci na 81. zasedání Výboru pro ochranu mořského prostředí a 108. zasedání Výboru pro námořní bezpečnost k přijetí změn Mezinárodní úmluvy o zamezení znečištění moří z lodí (MARPOL), Úmluvy o nakládání s balastní vodou, Mezinárodní úmluvy o bezpečnosti lidského života na moři (SOLAS), Mezinárodního předpisu o bezpečnosti plavidel používajících plyny nebo jiná paliva s nízkým bodem vzplanutí (předpis IGF), Mezinárodního předpisu pro rozšířený inspekční program při prohlídkách plavidel na přepravu hromadných nákladů a ropných tankerů z roku 2011 (předpis o ESP z roku 2011), Mezinárodního předpisu o záchranných prostředcích (předpis LSA), Mezinárodního předpisu pro systémy protipožární bezpečnosti (předpis FSS) a Předpisu výcviku, kvalifikace a strážní služby námořníků (předpis STCW)

RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 100 odst. 2 ve spojení s čl. 218 odst. 9 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Úmluva o Mezinárodní námořní organizaci (dále též jen „IMO“) vstoupila v platnost dne 17. března 1958.
- (2) IMO je specializovanou agenturou OSN s odpovědností za bezpečnost a zabezpečení lodní dopravy a prevenci znečišťování ovzduší a moře z lodí. Členy IMO jsou všechny členské státy Unie. Unie není členem IMO.
- (3) Podle čl. 38 písm. a) Úmluvy o IMO plní Výbor pro ochranu mořského prostředí funkce, které pro Mezinárodní námořní organizaci vyplývají nebo mohou vyplývat z mezinárodních úmluv o prevenci a kontrole znečištění moří z lodí, zejména pokud jde o přijímání a změny pravidel nebo jiných ustanovení.
- (4) Podle čl. 28 písm. b) Úmluvy o IMO zajišťuje Výbor pro námořní bezpečnost mechanismy pro plnění povinností, které jsou na něj kladené úmluvou, Shromážděním IMO či Radou IMO, nebo všech ostatních povinností podle uvedeného článku, které mu mohou být uloženy podle jiných mezinárodních nástrojů a které schválí IMO.
- (5) Výbor IMO pro ochranu mořského prostředí má na svém 81. zasedání ve dnech 18. až 22. března 2024 přijmout změny článku V protokolu I k Mezinárodní úmluvě o zamezení znečištění moří z lodí (MARPOL), přílohy VI úmluvy MARPOL v souvislosti s palivy s nízkým bodem vzplanutí a dalšími otázkami týkajícími se pohonných ropných látek, přístupností údajů v databázi IMO o spotřebě paliva u lodí (IMO DCS) a začleněním údajů o přepravním výkonu a vyšší úrovni granularity do IMO DCS a Úmluvy o nakládání s balastní vodou.
- (6) Výbor IMO pro námořní bezpečnost má na svém 108. zasedání ve dnech 15. až 24. května 2024 přijmout změny kapitol II-1, II-2 a V Mezinárodní úmluvy o bezpečnosti

lidského života na moři (SOLAS) z roku 1974, Mezinárodního předpisu o bezpečnosti plavidel používajících plyny nebo jiná paliva s nízkým bodem vzplanutí (předpis IGF), Mezinárodního předpisu pro rozšířený inspekční program při prohlídkách plavidel na přepravu hromadných nákladů a ropných tankerů z roku 2011 (předpis o ESP z roku 2011), Mezinárodního předpisu o záchranných prostředcích (předpis LSA), Mezinárodního předpisu pro systémy protipožární bezpečnosti (předpis FSS) a oddílu A-VI/1 Předpisu výcviku, kvalifikace a strážní služby námořníků (předpis STCW).

- (7) Je vhodné stanovit postoj, který má být jménem Unie zaujat na 81. zasedání Výboru IMO pro ochranu mořského prostředí, neboť zamýšlené akty mohou rozhodujícím způsobem ovlivnit obsah práva Unie, a to konkrétně směrnice 2002/59/ES, kterou se stanoví kontrolní a informační systém Společenství pro provoz plavidel¹, směrnice 2009/18/ES, kterou se stanoví základní zásady pro vyšetřování nehod v odvětví námořní dopravy², směrnice (EU) 2016/802 o snižování obsahu síry v některých kapalných palivech³, nařízení (EU) 2015/757 o monitorování, vykazování a ověřování emisí oxidu uhličitého z námořní dopravy⁴, směrnice 2003/87/ES o vytvoření systému pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů v Unii⁵, rozhodnutí (EU) 2015/1814 o vytvoření a uplatňování rezervy tržní stability pro systém Unie pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů⁶, nařízení (EU) 2023/1805 o využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v námořní dopravě⁷ a směrnice 2009/16/ES o státní přístavní inspekci⁸.
- (8) Proto by Unie měla podpořit změny článku V protokolu I k Mezinárodní úmluvě o zamezení znečištění moří z lodí (MARPOL), neboť je důležité zavést pro ztráty kontejnerů jednotný systém podávání zpráv, aby se zamezilo duplicitním požadavkům na hlášení a zabránilo se nejasnostem, které s sebou nesou riziko, že kontejnery ztracené na moři nebudou hlášeny.
- (9) Unie by měla podpořit změny přílohy VI úmluvy MARPOL v souvislosti s palivy s nízkým bodem vzplanutí a dalšími otázkami týkajícími se pohonných ropných látek, neboť se jimi vyřeší požadavek na zkoušení a zahrnutí informací o bodu vzplanutí do dodacího listu paliva (BDN) pro paliva s nízkým bodem vzplanutí, který byl v rozporu s nedávnými změnami kapitoly II-2 úmluvy SOLAS přijatými na 106. zasedání MSC. Unie by měla rovněž podpořit změny přílohy VI úmluvy MARPOL v souvislosti s přístupností údajů v databázi IMO o spotřebě paliva u lodí (IMO DCS) a začleněním údajů o přepravním výkonu a vyšší úrovni granularity do IMO DCS, neboť optimalizují využívání systému shromažďování údajů ve prospěch tvorby politik týkajících se dekarbonizace lodní dopravy a představují kompromis mezi širším přístupem k údajům v IMO DCS a jejich kontrolou ze strany sekretariátu IMO. Na jedné straně je analytickým poradenským společenstvem a výzkumným subjektům s výhradou schválení sekretariátem IMO udělen přístup k údajům v systému shromažďování údajů a na druhé straně poskytují tyto změny každé společnosti možnost dobrovolně zveřejnit údaje týkající se jejich lodí obsažené v systému shromažďování údajů.

¹ Úř. věst. L 208, 5.8.2002, s. 10.

² Úř. věst. L 131, 28.5.2009, s. 114.

³ Úř. věst. L 132, 21.5.2016, s. 58.

⁴ Úř. věst. L 123, 19.5.2015, s. 55.

⁵ Úř. věst. L 275, 25.10.2003, s. 32.

⁶ Úř. věst. L 264, 9.10.2015, s. 1.

⁷ Úř. věst. L 234, 22.9.2023, s. 48.

⁸ Úř. věst. L 131, 28.5.2009, s. 57.

- (10) Unie by měla podpořit změny Úmluvy o nakládání s balastní vodou, neboť zvýší využívání digitalizace při vedení elektronických knih záznamů podle úmluvy.
- (11) Je vhodné stanovit postoj, který má být jménem Unie zaujat na 108. zasedání Výboru IMO pro námořní bezpečnost, neboť zamýšlené akty mohou rozhodujícím způsobem ovlivnit obsah práva Unie, a to konkrétně směrnice 2009/45/ES o bezpečnostních pravidlech a normách pro osobní lodě⁹, směrnice 2002/59/ES, kterou se stanoví kontrolní a informační systém Společenství pro provoz plavidel¹⁰, směrnice 2009/18/ES, kterou se stanoví základní zásady pro vyšetřování nehod v odvětví námořní dopravy¹¹, nařízení (EU) č. 530/2012 o urychleném zavádění požadavků dvojitého trupu nebo rovnocenné konstrukce u ropných tankerů s jednoduchým trupem¹², směrnice 2014/90/EU o lodní výstroji¹³ a směrnice (EU) 2022/993 o minimální úrovni výcviku námořníků¹⁴.
- (12) Proto by Unie měla podpořit změny kapitol II-1, II-2 a V Mezinárodní úmluvy o bezpečnosti lidského života na moři (SOLAS) z roku 1974, neboť podstatně zvýší bezpečnost tím, že zajistí, aby všechny nové lodě jiné než tankery, včetně osobních lodí, o hrubé prostornosti 20 000 tun a více měly vhodné vybavení pro vlečení v případě nouze, a obecně posílí normy protipožární bezpečnosti osobních lodí, včetně osobních lodí typu ro-ro, a bezpečnost používání ropného paliva na osobních lodích. Uvedené změny rovněž zjednoduší zpracovávání zpráv o ztrátách kontejnerů za účelem splnění regulačních povinností, stanoví požadavek na podávání zpráv státem vlajky Mezinárodní námořní organizaci, zvýší bezpečnost plavby a zabrání znečištění.
- (13) Unie by měla podpořit změny Mezinárodního předpisu o bezpečnosti plavidel používajících plyny nebo jiná paliva s nízkým bodem vzplanutí (předpis IGF), protože zvýší bezpečnost lodí, včetně osobních lodí, používajících jako palivo zemní plyn.
- (14) Unie by měla podpořit změny Mezinárodního předpisu pro rozšířený inspekční program při prohlídkách plavidel na přepravu hromadných nákladů a ropných tankerů z roku 2011 (předpis o ESP z roku 2011), protože pozmění postupy schvalování a certifikace podniku zapojeného do měření tloušťky konstrukcí trupu v přílohách změn z roku 2019 předpisu o ESP z roku 2011 tím, že již nebude odkazováno na subjekt uznaný správním orgánem, ale na správní orgán. To pomůže tento postup vyjasnit.
- (15) Unie by měla podpořit změny Mezinárodního předpisu o záchranných prostředcích (předpisu LSA), neboť prosazují námořní bezpečnost revizí rychlosti spouštění záchranných plavidel a záchranářských člunů pro osobní lodě, zajištěním vhodného fungování záchranných vest ve vodě v zájmu bezpečnosti námořníků a zvýšením bezpečnostních norem pro systémy s jedním spouštěcím lanem a hákem a mechanismem odhákovaní při zatížení, na základě odstranění výjimek stanovených v bodě 4.4.7.6.17.
- (16) Unie by měla podpořit změny Mezinárodního předpisu pro systémy protipožární bezpečnosti (předpis FSS), neboť budou představovat významný přínos pro bezpečnost lidského života na moři tím, že posílí protipožární bezpečnost osobních lodí, a zejména osobních lodí typu ro-ro.

⁹ Úř. věst. L 163, 25.6.2009, s. 1.

¹⁰ Úř. věst. L 208, 5.8.2002, s. 10.

¹¹ Úř. věst. L 131, 28.5.2009, s. 114.

¹² Úř. věst. L 172, 30.6.2012, s. 3.

¹³ Úř. věst. L 257, 28.8.2014, s. 146.

¹⁴ Úř. věst. L 169, 27.6.2022, s. 45.

- (17) Unie by měla podpořit změny oddílu A-VI/1 Předpisu výcviku, kvalifikace a strážní služby námořníků (předpis STCW), neboť zařazením nové schopnosti „přispívat k prevenci šikany a obtěžování, včetně sexuálních útoků a sexuálního obtěžování, a k reakci na ně“ do oddílu A-VI/1 „Povinné minimální požadavky na seznámení se s bezpečností, základní výcvik a instruktáž pro všechny námořníky“ zajistí námořníkům bezpečné pracoviště.
- (18) Postoj Unie mají vyjádřit členské státy Unie, jež jsou členy IMO, a Komise jednajíc společně,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Postojem, který má být jménem Unie zaujat na 81. zasedání Výboru Mezinárodní námořní organizace (dále jen „IMO“) pro ochranu mořského prostředí, je souhlasit s přijetím změn:

- a) článku V protokolu I k Mezinárodní úmluvě o zamezení znečištění moří z lodí (MARPOL), ve znění uvedeném v příloze dokumentu IMO MEPC 81/3/1;
- b) přílohy VI úmluvy MARPOL v souvislosti s palivy s nízkým bodem vzplanutí a dalšími otázkami týkajícími se pohonných ropných látek, přístupností údajů v databázi IMO o spotřebě paliva u lodí (IMO DCS) a začleněním údajů o přepravním výkonu a vyšší úrovni granularity do IMO DCS, ve znění uvedeném v příloze dokumentu IMO MEPC 81/3/2, a
- c) Úmluvy o nakládání s balastní vodou, ve znění uvedeném v příloze dokumentu IMO MEPC 81/3.

Článek 2

Postojem, který má být jménem Unie zaujat na 108. zasedání Výboru IMO pro námořní bezpečnost, je souhlasit s přijetím změn:

- a) kapitol II-1, II-2 a V Mezinárodní úmluvy o bezpečnosti lidského života na moři (SOLAS) z roku 1974, ve znění uvedeném v přílohách 1 a 2 dokumentu IMO MSC 108/3;
- b) Mezinárodního předpisu o bezpečnosti plavidel používajících plyny nebo jiná paliva s nízkým bodem vzplanutí (předpis IGF), ve znění uvedeném v příloze 3 dokumentu IMO MSC 108/3;
- c) Mezinárodního předpisu pro rozšířený inspekční program při prohlídkách plavidel na přepravu hromadných nákladů a ropných tankerů z roku 2011 (předpis o ESP z roku 2011), ve znění uvedeném v příloze 5 dokumentu IMO MSC 108/3;
- d) Mezinárodního předpisu o záchranných prostředcích (předpis LSA), ve znění uvedeném v příloze 6 dokumentu IMO MSC 108/3;
- e) Mezinárodního předpisu pro systémy protipožární bezpečnosti (předpis FSS), ve znění uvedeném v příloze 7 dokumentu IMO MSC 108/3, a
- f) oddílu A-VI/1 Předpisu výcviku, kvalifikace a strážní služby námořníků (předpis STCW), ve znění uvedeném v příloze dokumentu IMO MSC 108/3/2.

Článek 3

1. Postoj uvedený v článku 1 vyjádří Komise a členské státy Unie, jež jsou členy Výboru IMO pro ochranu mořského prostředí, jednajíce společně v zájmu Unie.
2. Postoj uvedený v článku 2 vyjádří Komise a členské státy Unie, jež jsou členy Výboru IMO pro námořní bezpečnost, jednajíce společně v zájmu Unie.

Článek 4

Toto rozhodnutí je určeno Komisi a členským státům.

V Bruselu dne

*Za Radu
předseda/předsedkyně*