

Brusel 19. března 2026
(OR. en)

7530/26

Interinstitucionální spis:
2026/0073 (NLE)

MAR 33
OMI 10
ENV 259

NÁVRH

Odesílatel:	Martine DEPREZOVÁ, ředitelka, za generální tajemnici Evropské komise
Datum přijetí:	19. března 2026
Příjemce:	Thérèse BLANCHETOVÁ, generální tajemnice Rady Evropské unie
Č. dok. Komise:	COM(2026) 127 final
Předmět:	Návrh ROZHODNUTÍ RADY o postoji, který má být zaujat jménem Evropské unie v Mezinárodní námořní organizaci na 84. zasedání Výboru pro ochranu mořského prostředí k přijetí změn Mezinárodní úmluvy o zamezení znečištění moří z lodí (MARPOL) a na 111. zasedání Výboru pro námořní bezpečnost k přijetí změn Mezinárodní úmluvy o bezpečnosti lidského života na moři (SOLAS) z roku 1974, Mezinárodního předpisu pro bezpečnost vysokorychlostních plavidel z roku 1994 (předpis HSC 1994), Mezinárodního předpisu pro bezpečnost vysokorychlostních plavidel z roku 2000 (předpis HSC 2000), 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) a Protokolu z roku 1988 týkajícího se Mezinárodní úmluvy o nákladové značce z roku 1966 (protokol z roku 1988 k úmluvě o nákladové značce)

Delegace naleznou v příloze dokument COM(2026) 127 final.

Příloha: COM(2026) 127 final



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 19.3.2026
COM(2026) 127 final

2026/0073 (NLE)

Návrh

ROZHODNUTÍ RADY

o postoji, který má být zaujat jménem Evropské unie v Mezinárodní námořní organizaci na 84. zasedání Výboru pro ochranu mořského prostředí k přijetí změn Mezinárodní úmluvy o zamezení znečištění moří z lodí (MARPOL) a na 111. zasedání Výboru pro námořní bezpečnost k přijetí změn Mezinárodní úmluvy o bezpečnosti lidského života na moři (SOLAS) z roku 1974, Mezinárodního předpisu pro bezpečnost vysokorychlostních plavidel z roku 1994 (předpis HSC 1994), Mezinárodního předpisu pro bezpečnost vysokorychlostních plavidel z roku 2000 (předpis HSC 2000), 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) a Protokolu z roku 1988 týkajícího se Mezinárodní úmluvy o nákladové značce z roku 1966 (protokol z roku 1988 k úmluvě o nákladové značce)

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. PŘEDMĚT NÁVRHU

Tento návrh se týká rozhodnutí o postoji, který má být zaujat jménem Unie na 84. zasedání Výboru Mezinárodní námořní organizace pro ochranu mořského prostředí (dále též „výbor MEPC“), které se má uskutečnit ve dnech 27. dubna až 1. května 2026, a na 111. zasedání Výboru Mezinárodní námořní organizace pro námořní bezpečnost (dále též „výbor MSC“), jež se má konat ve dnech 13. až 22. května 2026.

Výbor MEPC má během svého 84. zasedání přijmout změny přílohy VI Mezinárodní úmluvy o zamezení znečištění moří z lodí (dále též „úmluva MARPOL“).

Výbor MSC má během svého 111. zasedání přijmout změny:

- a) kapitol IV a V a dodatku (Osvědčení) k Mezinárodní úmluvě o bezpečnosti lidského života na moři (SOLAS) z roku 1974;
- b) Mezinárodního předpisu pro bezpečnost vysokorychlostních plavidel z roku 1994 (předpis HSC 1994);
- c) Mezinárodního předpisu pro bezpečnost vysokorychlostních plavidel z roku 2000 (předpis HSC 2000);
- d) 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);
- e) Mezinárodního předpisu o záchranných prostředcích (předpis LSA);
- f) přílohy B Protokolu z roku 1988 týkajícího se Mezinárodní úmluvy o nákladové značce z roku 1966 (protokol z roku 1988 k úmluvě o nákladové značce).

2. SOUVISLOSTI NÁVRHU

2.1. Úmluva o Mezinárodní námořní organizaci, úmluva MARPOL a úmluva SOLAS

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.

Mezinárodní úmluva o zamezení znečištění moří z lodí (úmluva MARPOL) byla uzavřena v roce 1973 v rámci IMO a vstoupila v platnost dne 2. října 1983. Všechny členské státy jsou stranami úmluvy MARPOL a 25 členských států rovněž stranami přílohy VI¹, která vstoupila v platnost dne 18. května 2005. Unie stranou úmluvy MARPOL není.

¹ Rakousko a Maďarsko dosud přílohu VI úmluvy MARPOL neratifikovaly.

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

2.2. Mezinárodní námořní organizace

Mezinárodní námořní organizace 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 IMO je otevřeno pouze státům. Členy IMO jsou všechny členské státy EU. EU sice členem není, ale vztahy Evropské komise s IMO dnes vycházejí z rezoluce IMO A.1168(32), která stanoví postupy a podmínky spolupráce mezi IMO a mezivládními organizacemi. Na základě této rezoluce IMO a dalších ujednání od roku 1974 se Evropská komise účastní všech zasedání výboru a podvýborů IMO jako pozorovatel.

Výbor IMO pro ochranu mořského prostředí (MEPC) se skládá ze všech členů IMO a schází se nejméně jednou ročně. Zabývá se environmentálními otázkami spadajícími do působnosti organizace a týkajícími se kontroly a prevence znečištění z lodí, jež upravuje úmluva 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.

Podle čl. 38 písm. a) úmluvy o IMO plní Výbor pro ochranu mořského prostředí veškeré úkoly, jež mu byly svěřeny úmluvou o IMO, shromážděním IMO či radou IMO, anebo úkoly, které mu mohou být v rámci výše uvedené oblasti působnosti uloženy jinými mezinárodními nástroji nebo podle nich a které IMO schválí. Rozhodnutí Výboru pro ochranu mořského prostředí a jeho pomocných orgánů se přijímají většinou členů.

Výbor MEPC na svém 84. zasedání přijme změny úmluvy MARPOL v souladu s čl. 16 odst. 2 písm. b), c) a d) úmluvy.

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.

Podle čl. 28 písm. b) úmluvy o IMO zajišťuje Výbor IMO pro námořní bezpečnost mechanismy pro plnění veškerých úkolů, jež mu byly svěřeny úmluvou o IMO, shromážděním IMO či radou IMO, anebo úkolů, které mu mohou být v rámci výše uvedené oblasti působnosti uloženy jinými mezinárodními nástroji nebo podle nich a které IMO schválí. Rozhodnutí Výboru pro námořní bezpečnost a jeho pomocných orgánů se přijímají většinou členů.

Výbor MSC na svém 111. zasedání přijme změny v souladu s čl. VIII písm. b) bodem iv) úmluvy SOLAS a čl. VI odst. 2 písm. d) protokolu z roku 1988 k úmluvě o nákladové značce.

2.3. Zamýšlené akty Výboru IMO pro ochranu mořského prostředí

Výbor MEPC má během svého 84. zasedání přijmout změny přílohy VI úmluvy MARPOL týkající se:

- určení severovýchodního Atlantiku jako nové oblasti regulace emisí (pravidla 13 a 14 a dodatek VII k příloze VI úmluvy MARPOL),
- přístupnosti databáze IMO o spotřebě paliva u lodí (IMO DCS) a ustanovení o přezkumu krátkodobého opatření ke snížení emisí skleníkových plynů (pravidla 20, 25, 27 a 28).

Očekávalo se, že tyto změny budou přijaty na druhém mimořádném zasedání výboru MEPC (MEPC/ES.2), které se konalo ve dnech 14. až 17. října 2025.

V rámci přípravy zasedání MEPC/ES.2 přijala Rada Evropské unie rozhodnutí Rady (EU) 2025/2093 ze dne 10. října 2025 o postoji, který má být zaujat jménem Evropské unie v Mezinárodní námořní organizaci na druhém mimořádném zasedání Výboru pro ochranu mořského prostředí k přijetí změn Mezinárodní úmluvy o zamezení znečištění moří z lodí (MARPOL)⁽²⁾.

Podle rozhodnutí Rady 2025/2093 bylo postojem Unie na zasedání MEPC/ES.2 souhlasit s přijetím:

- a) změn pravidel 13 a 14 a dodatku VII k příloze VI úmluvy MARPOL týkajících se určení severovýchodního Atlantiku jako nové oblasti regulace emisí;
- b) změn pravidel 20, 25, 27 a 28 v příloze VI úmluvy MARPOL týkajících se přístupnosti databáze IMO o spotřebě paliva u lodí (IMO DCS) a
- c) doplnění nové kapitoly 5 do přílohy VI úmluvy MARPOL týkající se rámce IMO pro nulové čisté emise.

Vzhledem k tomu, že zasedání MEPC/ES.2 bylo o jeden rok odloženo, předložila IMO výše uvedené změny přílohy VI úmluvy MARPOL podle písmen a) a b) výboru MEPC, aby je přijal na svém 84. zasedání. Za tímto účelem se předkládá tento návrh.

Současně bylo spolu se zasedáním MEPC/ES.2 odloženo přijetí nové kapitoly 5 přílohy VI úmluvy MARPOL týkající se rámce IMO pro nulové čisté emise podle písmene c).

2.4. Zamýšlený akt Výboru IMO pro námořní bezpečnost

Výbor MSC má během svého 111. zasedání přijmout změny:

- a) kapitol IV a V a dodatku (Osvědčení) k Mezinárodní úmluvě o bezpečnosti lidského života na moři (SOLAS) z roku 1974;
- b) Mezinárodního předpisu pro bezpečnost vysokorychlostních plavidel z roku 1994 (předpis HSC 1994);
- c) Mezinárodního předpisu pro bezpečnost vysokorychlostních plavidel z roku 2000 (předpis HSC 2000);
- d) 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);

² Úř. věst. L, 2025/2093, 16.10.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2025/2093/oj>.

- e) Mezinárodního předpisu o záchranných prostředcích (předpis LSA);
- f) přílohy B Protokolu z roku 1988 týkajícího se Mezinárodní úmluvy o nákladové značce z roku 1966 (protokol z roku 1988 k úmluvě o nákladové značce).

3. POSTOJ, KTERÝ MÁ BÝT ZAUJAT JMÉNEM UNIE NA 84. ZASEDÁNÍ VÝBORU MEPC

3.1. Změny pravidel 13 a 14 a dodatku VII k příloze VI úmluvy MARPOL

Členské státy EU a Evropská komise spolu se Spojeným královstvím, Islandem, Dánskem (Grónsko) a Faerskými ostrovy předložily na 83. zasedání výboru MEPC dokument, v němž navrhují určit severovýchodní Atlantik jako oblast regulace emisí oxidů síry, částic a oxidů dusíku podle přílohy VI úmluvy MARPOL. Komise se aktivně podílela na přípravných pracích společně s pobřežními státy za koordinace delegace Portugalska.

Technická skupina pro určení zvláště citlivých mořských oblastí a zvláštních oblastí rozhodla, že navrhovaná oblast regulace emisí splňuje kritéria stanovená v oddíle 3 dodatku III k příloze VI úmluvy MARPOL. Poté, co vzal na vědomí výsledek zasedání technické skupiny, výbor MEPC na svém 83. zasedání schválil určení severovýchodního Atlantiku jako oblasti regulace emisí oxidů síry, částic a oxidů dusíku s cílem přijetí této změny na svém příštím zasedání. Tyto změny rozeslal sekretariát IMO prostřednictvím oběžníku IMO č. 5085 ze dne 24. října 2025.

Unie by měla podpořit návrh uvedený v revidovaném návrhu změn na určení severovýchodního Atlantiku jako oblasti regulace emisí oxidů síry, částic a oxidů dusíku podle přílohy VI úmluvy MARPOL, neboť přispěje k prevenci, snižování a kontrole emisí oxidů dusíku, oxidů síry a částic z lodí s cílem dosáhnout souvisejících přínosů pro zdraví a životní prostředí a zároveň udržet hospodářský dopad na námořní odvětví ve zvládnutelných mezích.

3.2. Změny pravidel 20, 25, 27 a 28 v příloze VI úmluvy MARPOL

Na 82. zasedání výboru MEPC byla zřízena korespondenční skupina pro přezkum krátkodobého opatření ke snížení emisí skleníkových plynů pod společnou koordinací Brazílie, Japonska a Evropské komise.

Pracovní skupina pro znečištění ovzduší a energetickou účinnost činná mezi zasedáními (ISWG-APEE) na svém prvním zasedání posoudila mimo jiné přístupnost údajů v databázi IMO o spotřebě paliva u lodí (IMO DCS) pro účely analýzy a ustanovení o přezkumu krátkodobého opatření ke snížení emisí skleníkových plynů.

Pokud jde o přístupnost údajů v IMO DCS, na prvním zasedání skupiny ISWG-APEE byla posouzena zpráva korespondenční skupiny, která se dohodla na zlepšení přístupnosti těchto údajů ve fázi 1. Na základě těchto úvah skupina připravila návrh změn pravidla 27 v příloze VI úmluvy MARPOL.

83. zasedání výboru MEPC pověřilo pracovní skupinu APEE, aby mimo jiné dokončila návrhy změn přílohy VI úmluvy MARPOL a souvisejících pokynů, pokud jde o přístupnost IMO DCS.

S přihlédnutím k tomu, že pracovní skupina se dále zabývala návrhy změn pravidla 27 v příloze VI úmluvy MARPOL a souvisejících pokynů týkajících se přístupnosti IMO DCS, jež byly připraveny na prvním zasedání skupiny ISWG-APEE, byly na 83. zasedání výboru MEPC schváleny návrhy změn pravidla 27 v příloze VI úmluvy MARPOL týkajících se přístupnosti IMO DCS s cílem přijmout je na příštím zasedání tohoto výboru. Tyto změny rozeslal sekretariát IMO prostřednictvím oběžníku IMO č. 5005 ze dne 11. dubna 2025.

Unie v této věci předložila návrh (ISWG-GHG 13/7), v němž požádala o změnu systému DCS, pokud jde o granularitu údajů, dodatečné údaje a přístupnost. Návrhy změn jsou v souladu s ISWG-GHG 13/7, pokud jde o větší přístupnost.

Postojem Unie na prvním zasedání skupiny ISWG-APEE a 83. zasedání výboru MEPC bylo podpořit návrhy změn pravidla 27.

Unie by měla tyto změny podpořit, protože povedou k dalšímu zlepšení přístupnosti údajů v IMO DCS s cílem zajistit důsledné provádění rámce CII a usnadnit jeho přezkum.

Pokud jde o ustanovení o přezkumu krátkodobého opatření, na prvním zasedání skupiny ISWG-APEE byly vypracovány návrhy změn pravidel 20, 25 a 28 v příloze VI úmluvy MARPOL, přičemž jako základ posloužila příloha dokumentu MEPC 83/6/11, kterou připravila korespondenční skupina pro aktualizaci odkazu na strategii IMO a přezkum krátkodobého opatření ke snížení emisí skleníkových plynů.

Na 83. zasedání výboru MEPC byly schváleny návrhy změn pravidel 20, 25 a 28 v příloze VI úmluvy MARPOL s cílem přijmout je na příštím zasedání tohoto výboru. Tyto změny rozeslal sekretariát IMO prostřednictvím oběžníku IMO č. 5085 ze dne 24. října 2025.

Postojem Unie na prvním zasedání skupiny ISWG-APEE a 83. zasedání výboru MEPC bylo podpořit návrhy změn uvedené v dokumentu MEPC 83/6/11.

Unie by měla tyto změny podpořit, jelikož vyplývají z přijetí strategie IMO pro snížení emisí skleníkových plynů z roku 2023 a z dokončení přezkumu krátkodobých opatření IMO a umožní další přezkum těchto pravidel.

4. POSTOJ, KTERÝ MÁ BÝT ZAUJAT JMÉNEM UNIE NA 111. ZASEDÁNÍ VÝBORU MSC

4.1. Změny kapitol IV a V a dodatku (Osvědčení) k úmluvě SOLAS a změny předpisu HSC 1994 a předpisu HSC 2000

Výbor MSC na svém 103. zasedání pověřil Podvýbor pro plavbu, komunikaci a pátrací a záchranné operace (dále jen „podvýbor NCSR“) vypracováním změn kapitol IV a V úmluvy SOLAS a výkonnostních norem a pokynů souvisejících se zavedením systému výměny dat v pásmu VHF (dále též „systém VDES“).

Podvýbor NCSR začal na svém 10. zasedání tyto práce projednávat a zabýval se otázkou, zda by systém VDES měl být kromě kapitoly V úmluvy SOLAS zaveden i v rámci její kapitoly IV. Postojem Unie bylo podpořit podvýbor v tom, aby se prioritně zabýval zavedením systému VDES v rámci kapitoly V úmluvy SOLAS, avšak že zavedení systému VDES v rámci kapitoly IV úmluvy SOLAS je rovněž důležitou otázkou ke zvážení.

Podvýbor se dohodl na zřízení korespondenční skupiny pod koordinací Japonska s cílem provést technickou, regulační a operativní analýzu systému VDES, včetně jeho komunikační složky a souvisejících nákladů, vypracovat požadované návrhy výkonnostních norem a návrhy změn kapitol IV a V úmluvy SOLAS a určit veškeré následné změny jiných nástrojů.

Podvýbor NCSR na svém 11. zasedání pokračoval v projednávání toho, zda a jak zahrnout systém VDES do kapitol IV a V úmluvy SOLAS s přihlédnutím k možnostem, které vypracovala korespondenční skupina. Obnovil korespondenční skupinu pro systém výměny dat v pásmu VHF (VDES) pod koordinací Japonska s cílem finalizovat návrhy změn úmluvy SOLAS, včetně následných změn. Postojem Unie na 11. zasedání podvýboru NCSR bylo podpořit zřízení pracovní skupiny pro plavbu s cílem pokračovat v projednávání změn úmluvy SOLAS a podpořit obnovení korespondenční skupiny s cílem pokračovat v nezbytné práci probíhající mezi zasedáními.

Podvýbor NCSR se na svém 12. zasedání zabýval zprávou korespondenční skupiny o návrzích změn úmluvy SOLAS, včetně následných změn povinných a nepovinných nástrojů, a dohodl se, že tuto práci předloží pracovní skupině k dokončení. Poté, co projednal zprávu pracovní skupiny, podvýbor odsouhlasil návrhy změn kapitoly V a dodatku k úmluvě SOLAS. Podvýbor rovněž odsouhlasil následné návrhy změn předpisu HSC 1994 a předpisu HSC 2000. Poté, co projednal posouzení pracovní skupiny ohledně schválení výše uvedených návrhů změn úmluvy SOLAS, se podvýbor dohodl, že vyzve výbor MSC k jejich prioritnímu schválení na 110. zasedání výboru MSC, tak aby mohly být přijaty na 111. zasedání výboru MSC a vstoupit v platnost dne 1. ledna 2028. Postojem Unie na 12. zasedání podvýboru NCSR bylo podpořit práci korespondenční skupiny a navrhnout, aby její zpráva byla postoupena pracovní skupině k dalšímu posouzení.

Výbor MSC na svém 110. zasedání schválil návrhy změn kapitoly V a dodatku k úmluvě SOLAS za účelem zavedení systému výměny dat v pásmu VHF (VDES) s cílem jejich následného přijetí na 111. zasedání výboru MSC. Výbor rovněž schválil související následné návrhy změn předpisu HSC 1994 a předpisu HSC 2000 s cílem jejich následného přijetí na 111. zasedání výboru MSC v souladu s výše uvedenými návrhy změn úmluvy SOLAS. Tyto změny rozeslal sekretariát IMO prostřednictvím oběžníku IMO č. 5063 ze dne 29. září 2025.

Postojem Unie na 110. zasedání výboru MSC bylo podpořit návrhy změn.

Unie by měla tyto změny podpořit, protože je účinnější používat vyhrazené kanály pro aplikačně specifické zprávy (ASM) systému VDES a protože má systém VDES dodatečnou kapacitu pro výměnu více digitálních dat, a mohl by tak uspokojit budoucí růst poptávky po využívání digitálních dat v námořní radiokomunikaci. Výměna digitálních dat navíc přináší řadu výhod nejen pro bezpečnost a znalost situace, ale také pro zabezpečení, efektivnost plavby, ochranu mořského prostředí a snížení zátěže námořníků. Systém VDES významně zlepšuje přínosy poskytované prostřednictvím systému AIS a je považován za řešení umožňující elektronickou navigaci. Schopnost výměny ASM a jiných informací mezi loděmi a pobřežními orgány se zavedením systému VDES významně zlepšuje.

Pokud jde o změny pravidel IV/5, V/4 a V/5 úmluvy SOLAS, vzal podvýbor NCSR na svém 12. zasedání na vědomí úvahy společné skupiny odborníků IMO/ITU o vypracování návrhů změn úmluvy SOLAS. Posoudil rovněž možnosti změny úmluvy SOLAS vypracované společnou skupinou odborníků IMO/ITU, přičemž zohlednil dokumenty (včetně podání Unie na 12. zasedání podvýboru NCSR), které obsahovaly připomínky k možnostem předloženým společnou skupinou odborníků IMO/ITU. Na 12. zasedání podvýboru NCSR byla záležitost postoupena pracovní skupině k dalšímu přezkumu a dokončení změn úmluvy SOLAS. Na svém 12. zasedání podvýbor NCSR odsouhlasil návrhy změn pravidel IV/5, V/4 a V/5 úmluvy SOLAS týkající se požadavku na šíření informací o námořní bezpečnosti (MSI) a informací souvisejících s pátráním a záchranou (SAR) prostřednictvím všech funkčních uznaných družicových pohyblivých služeb a potvrdil odůvodnění pro předložení výše uvedených návrhů změn ke schválení na 110. zasedání výboru MSC, tak aby byly přijaty na 111. zasedání výboru MSC a aby vstoupily v platnost dne 1. ledna 2028. Postojem Unie na 12. zasedání podvýboru NCSR bylo podpořit, aby Unie předložila návrhy změn úmluvy SOLAS, pokud jde o šíření informací souvisejících s MSI a SAR prostřednictvím všech funkčních uznaných družicových pohyblivých služeb.

Na 110. zasedání výboru MSC byly schváleny návrhy změn pravidel IV/5, V/4 a V/5 úmluvy SOLAS týkající se požadavku na šíření informací o námořní bezpečnosti (MSI) a informací souvisejících s pátráním a záchranou (SAR) prostřednictvím všech funkčních družicových pohyblivých služeb uznaných organizací pro použití v globálním námořním tísňovém a bezpečnostním systému (GMDSS), tak aby byly následně přijaty na 111. zasedání výboru

MSC. Tyto změny rozeslal sekretariát IMO prostřednictvím oběžníku IMO č. 5063 ze dne 29. září 2025.

Postojem Unie na 110. zasedání výboru MSC bylo podpořit návrhy změn.

Unie by měla tyto změny podpořit, protože zavedením nových uznaných družicových pohyblivých služeb musí jasně stanovit požadavek na šíření informací o námořní bezpečnosti a informací souvisejících s pátráním a záchranou prostřednictvím všech funkčních uznaných družicových pohyblivých služeb.

4.2. Změny předpisu o ESP z roku 2011

Podvýbor pro projektování a stavbu lodí (dále jen podvýbor „SDC“) na svém 10. zasedání projednal zvažované změny předpisu o ESP z roku 2011 a dohodl se, že práce by měla probíhat mezi zasedáními v rámci korespondenční skupiny, která by měla být pověřena posouzením návrhu změn předpisu o ESP. Postojem Unie na 10. zasedání podvýboru SDC bylo navrhnout, aby navrhované změny předpisu o ESP byly buď projednány v korespondenční skupině, nebo byly odloženy k projednání v pracovní skupině, jejíž zřízení bylo bodem 11. zasedání podvýboru SDC.

Podvýbor SDC na svém 11. zasedání projednal zprávu korespondenční skupiny o změnách předpisu o ESP z roku 2011 s cílem umožnit používání technik dálkové inspekce a postoupil tuto záležitost pracovní skupině. Poté, co projednal zprávu pracovní skupiny, podvýbor SDC na svém 11. zasedání schválil návrhy změn předpisu o ESP z roku 2011 související se zahrnutím technik RIT, tak aby mohly být schváleny na 110. zasedání výboru MSC a následně přijaty na 111. zasedání výboru MSC. Postojem Unie na 11. zasedání podvýboru SDC bylo podpořit zprávu korespondenční skupiny o používání technik dálkové inspekce a její postoupení pracovní skupině.

Na svém 110. zasedání podvýbor MSC schválil návrhy změn předpisu o ESP z roku 2011 umožňující používání technik RIT, tak aby byly přijaty na 111. zasedání výboru MSC a aby vstoupily v platnost dne 1. ledna 2028. Tyto změny rozeslal sekretariát IMO prostřednictvím oběžníku IMO č. 5063 ze dne 29. září 2025.

Postojem Unie na 110. zasedání výboru MSC bylo podpořit návrhy změn.

Unie by měla tyto změny podpořit, protože tyto techniky nabízejí větší účinnost, větší flexibilitu a větší spolehlivost každodenních činností v oblasti průzkumů a inspekcí, aniž by byly narušeny výsledky těchto průzkumů.

4.3. Změny předpisu LSA

Podvýbor pro lodní systémy a vybavení (dále jen „podvýbor SSE“) na svém 10. zasedání v zásadě odsouhlasil návrhy změn předpisu LSA týkající se požadavků na konstrukci a zkoušky prototypů pro zařízení používaná při zkouškách funkčnosti uvolňovacích systémů pro záchranné čluny spouštěné volným pádem bez spuštění záchranného člunu, tak aby mohly být dokončeny na 11. zasedání podvýboru SSE, a pověřil korespondenční skupinu pro LSA, aby návrhy změn dokončila. Postojem Unie na 10. zasedání podvýboru SSE bylo podpořit postoupení jednání pracovní skupině.

Poté, co schválil práci korespondenční skupiny, podvýbor SSE na svém 11. zasedání projednal návrhy změn a pověřil pracovní skupinu, aby je dokončila. Podvýbor SSE na svém 10. zasedání odsouhlasil návrhy změn předpisu LSA s ohledem na jejich schválení na 110. zasedání výboru MSC a přijetí na 111. zasedání výboru MSC. Postojem Unie na 11. zasedání

podvýboru SSE bylo podpořit zprávu korespondenční skupiny a zřízení pracovní skupiny pro záchranné prostředky, s cílem dokončit na tomto 11. zasedání návrhy změn předpisu LSA.

Poté, co projednal návrhy změn předpisu LSA, výbor MSC na svém 110. zasedání tyto návrhy změn schválil s ohledem na jejich přijetí na 111. zasedání výboru MSC. Tyto změny rozeslal sekretariát IMO prostřednictvím oběžníku IMO č. 5063 ze dne 29. září 2025.

Postojem Unie na 110. zasedání výboru MSC bylo podpořit návrhy změn.

Unie by měla tyto změny podpořit, neboť usnadní bezpečnost života na moři tím, že zvýší důvěru v účinný a efektivní provoz záchranného člunu spouštěného volným pádem v případě opouštění lodi.

4.4. Změny protokolu z roku 1988 k úmluvě o nákladové značce

Na svém 107. zasedání výbor MSC schválil doplnění nového výstupu za účelem změny protokolu z roku 1988 k úmluvě o nákladové značce, aby v něm byl definován požadavek na umístění ochranných zábradlí na palubách s cílem minimalizovat bezpečnostní rizika. Výbor tento nový výstup schválil. Postojem Unie na 107. zasedání výboru MSC bylo podpořit tento nový výstup.

Podvýbor SDC na svém 10. zasedání sice v zásadě souhlasil s návrhem změny pravidla 25 protokolu z roku 1988 k úmluvě o nákladové značce, konstatoval však, že je třeba dále pracovat na finalizaci, a souhlasil s tím, aby byl výbor požádán o prodloužení cílového roku dokončení výstupů do roku 2025 a aby byl bod pořadu jednání ponechán na předběžném pořadu jednání 11. zasedání podvýboru SDC. Postojem Unie na 10. zasedání podvýboru SDC bylo podpořit návrh na změnu pravidla 25 v protokolu z roku 1988 k úmluvě o nákladové značce.

Podvýbor SDC na svém 11. zasedání odsouhlasil návrhy změn pravidla 25 protokolu z roku 1988 k úmluvě o nákladové značce s ohledem na jejich schválení na 110. zasedání výboru MSC a následné přijetí na 111. zasedání výboru MSC, přičemž se očekává, že vstoupí v platnost dne 1. ledna 2028. Postojem Unie na 11. zasedání podvýboru SDC bylo podpořit návrh na změnu pravidla 25 v protokolu z roku 1988 k úmluvě o nákladové značce.

Na 110. zasedání výbor MSC schválil návrhy změn pravidla 25 protokolu z roku 1988 k úmluvě o nákladové značce, pokud jde o požadavek na umístění ochranných zábradlí na palubách, s ohledem na jejich přijetí na 111. zasedání výboru MSC. Tyto změny rozeslal sekretariát IMO prostřednictvím oběžníku IMO č. 5063 ze dne 29. září 2025.

Postojem Unie na 110. zasedání výboru MSC bylo podpořit návrhy změn.

Unie by měla tyto změny podpořit, protože umístěním třířadých ochranných zábradlí na palubách lze s minimálními ekonomickými náklady účinně zvýšit ochranu posádky, snížit riziko zranění a pádu posádky přes palubu a zlepšit bezpečnost lodí.

5. PŘÍSLUŠNÉ PRÁVNÍ PŘEDPISY A PRAVOMOCI EU

5.1 Příslušné právní předpisy EU

5.1.1. Změny pravidel 13 a 14 a dodatku VII k příloze VI úmluvy MARPOL

Směrnice (EU) 2016/802 má za cíl snižování emisí oxidu siřičitého z některých kapalných paliv³. Usiluje o prevenci a kontrolu znečištění ovzduší způsobeného škodlivými emisemi vznikajícími spalováním kapalných paliv s vysokým obsahem síry, které poškozují lidské zdraví a životní prostředí a přispívají ke kyselým srážkám. Články 6 a 13, jakož i příloha I uvedené směrnice odkazují na pravidla stanovená v příloze VI úmluvy MARPOL, která se týkají maximálního obsahu síry v lodních palivech a emisí oxidů síry z lodí ve vodách EU.

Rámcová směrnice o strategii pro mořské prostředí⁴ vyžaduje, aby členské státy přijaly nezbytná opatření k dosažení nebo zachování „dobrého stavu mořského prostředí“ nejpozději do roku 2020. Dobrým stavem prostředí se rozumí „stav prostředí mořských vod, jenž zajišťuje ekologicky rozmanité a dynamické oceány a moře, které jsou čisté, zdravé a v rámci svých skutečných podmínek výnosné, a je-li využívání mořského prostředí na udržitelné úrovni a zaručuje tak potenciál pro využití a činnosti současných i budoucích generací“ (čl. 3 bod 5 rámcové směrnice o strategii pro mořské prostředí). Určování dobrého stavu prostředí mimo jiné vyžaduje, aby byla minimalizována eutrofizace vzniklá lidskou činností, zejména její nepříznivé účinky, jako jsou ztráty biologické rozmanitosti, degradace ekosystémů, rozvoj škodlivých řas a nedostatek kyslíku ve vodě u dna. Pokud se v návaznosti na určení Severního Atlantiku coby oblasti regulace emisí oxidů dusíku začnou uplatňovat požadavky úrovně III, a omezí se tak přísun dusíku pocházejícího z lodní dopravy, pomůže to členským státům EU nacházejícím se na tomto pobřeží při dosažení „dobrého stavu prostředí“ podle výše uvedené rámcové směrnice.

Směrnice o kvalitě vnějšího ovzduší⁵ (revidovaná v roce 2024) stanoví kromě jiného mezní hodnoty NO₂, které mají bránit škodlivým účinkům na lidské zdraví a/nebo na životní prostředí v důsledku znečištění ovzduší, předcházet jim nebo je snižovat. Směrnice o kvalitě vnějšího ovzduší uznává, že má-li se dosáhnout cílů v ní stanovených, je obzvláště důležité bojovat proti emisím znečišťujících látek u zdroje, zejména pak opatřeními, která by omezovala emise výfukových plynů z motorů různých mobilních a stacionárních zdrojů prostřednictvím norem pro motory či kvalitu paliv. Unie zavedla několik právních předpisů, jež regulují emise pomocí norem pro motory v různých druzích silniční dopravy (u osobních automobilů a nákladních a užitkových vozidel prostřednictvím norem Euro⁶) a u nesilničních pojízdných strojů (u plavidel vnitrozemské plavby a lokomotiv prostřednictvím směrnice o nesilničních pojízdných strojích⁷).

³ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/802 ze dne 11. května 2016 o snižování obsahu síry v některých kapalných palivech (Úř. věst. L 132, 21.5.2016, s. 58, <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/802/oj>).

⁴ Směrnice Evropského Parlamentu a Rady 2008/56/ES ze dne 17. června 2008, kterou se stanoví rámec pro činnost Společenství v oblasti mořské environmentální politiky (rámcová směrnice o strategii pro mořské prostředí) (Úř. věst. L 164, 25.6.2008, s. 19, <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/56/oj>).

⁵ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/50/ES ze dne 21. května 2008 o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu (Úř. věst. L 152, 11.6.2008, s. 1, <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/50/oj>).

⁶ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 ze dne 20. června 2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla (Úř. věst. L 171, 29.6.2007, s. 1, <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/715/oj>).

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 ze dne 18. června 2009 o schvalování typu motorových vozidel a motorů z hlediska emisí z těžkých nákladních vozidel (Euro VI) a o přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidel (Úř. věst. L 188, 18.7.2009, s. 1, <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/595/oj>).

⁷ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1628 ze dne 14. září 2016 o požadavcích na mezní hodnoty emisí plyných a tuhých znečišťujících látek a schválení typu spalovacích motorů v nesilničních mobilních strojích, o změně nařízení (EU) č. 1024/2012 a (EU) č. 167/2013 a o změně a zrušení směrnice 97/68/ES (Úř. věst. L 252, 16.9.2016, s. 53, <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1628/oj>).

Změny pravidel 13 a 14 a dodatku VII k příloze VI úmluvy MARPOL týkající se schválení oblasti regulace emisí proto mohou rozhodujícím způsobem ovlivnit obsah směrnice (EU) 2016/802. Důvodem je skutečnost, že vytvoření oblasti regulace emisí v rámci členských států EU by ovlivnilo uplatňování této směrnice, neboť její článek 6, článek 13 a příloha I odkazují na pravidla stanovená v příloze VI úmluvy MARPOL týkající se maximálního obsahu síry v lodních palivech a emisí oxidů síry z lodí ve vodách EU.

5.1.2. Změny pravidel 20, 25, 27 a 28 v příloze VI úmluvy MARPOL

Nařízení (EU) 2015/757 o monitorování, vykazování a ověřování emisí oxidu uhličitého z námořní dopravy⁸ (nařízení EU o monitorování, vykazování a ověřování) stanoví právní rámec systému EU pro monitorování, vykazování a ověřování emisí skleníkových plynů. Cílem nařízení je poskytovat 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. Zlepšení přístupnosti databáze IMO o spotřebě paliva u lodí (IMO DCS) pro širokou veřejnost a zavedení ustanovení o přezkumu krátkodobého opatření ke snížení emisí skleníkových plynů mají za cíl snížit uhlíkovou náročnost mezinárodní lodní dopravy způsobem, který je v souladu s úrovní ambicí stanovenou ve strategii IMO pro snížení emisí skleníkových plynů z lodí. Zlepšení soudržnosti a kvality údajů vykazovaných v rámci systému DCS v databázi IMO DCS a rozšíření přístupu k údajům pro širokou veřejnost mají důsledky pro shromažďování a vykazování údajů o spotřebě paliv u lodí, a mohlo by proto ovlivnit monitorování, ověřování a vykazování emisí skleníkových plynů z lodní dopravy podle nařízení EU o monitorování, vykazování a ověřování.

Evropský právní rámec pro klima⁹ stanoví závazné cíle Unie v oblasti klimatu (ve srovnání s rokem 1990) spočívající ve snížení čistých emisí skleníkových plynů, tj. po odečtení pohlcených emisí, alespoň o 55 % do roku 2030 a o 90 % do roku 2040 (návrh Komise). 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“, jejichž cílem je snížení emisí skleníkových plynů, přijali normotvůrci EU tyto právní akty, které se konkrétně zaměřují na emise skleníkových plynů z odvětví lodní dopravy:

- Revize směrnice 2003/87/ES¹⁰ o systému EU pro obchodování s emisemi (ETS) prostřednictvím směrnice (EU) 2023/959¹¹ za účelem rozšíření systému EU ETS na odvětví námořní dopravy, s použitelností ode dne 1. ledna 2024 (spolu s nezbytnými změnami nařízení EU o monitorování, vykazování a

⁸ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/757 ze dne 29. dubna 2015 o monitorování, vykazování a ověřování emisí oxidu uhličitého z námořní dopravy a o změně směrnice 2009/16/ES (Úř. věst. L 123, 19.5.2015, s. 55, <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/oj>).

⁹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1119 ze dne 30. června 2021, kterým se stanoví rámec pro dosažení klimatické neutrality a mění nařízení (ES) č. 401/2009 a nařízení (EU) 2018/1999 („evropský právní rámec pro klima“) (Úř. věst. L 243, 9.7.2021, s. 1, <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

¹⁰ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES ze dne 13. října 2003 o vytvoření systému pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů ve Společenství a o změně směrnice Rady 96/61/ES (Text s významem pro EHP) (Úř. věst. L 275, 25.10.2003, s. 32, <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj>).

¹¹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/959 ze dne 10. května 2023, kterou se mění 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 (Úř. věst. L 130, 16.5.2023, s. 134, <http://data.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj>).

ověřování¹² za účelem revize pravidel pro monitorování a vykazování, mimo jiné prostřednictvím revize příslušných prováděcích aktů a aktů v přenesené pravomoci).

- Nařízení (EU) 2023/1805¹³ (nařízení o námořních palivech FuelEU) se zaměřuje na využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v námořním odvětví a ukládá, aby s použitelností od 1. ledna 2025 lodě zastavující v přístavech EU tato paliva zaváděly.

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 pak 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 spotřebě paliv a 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 mít vliv na nařízení EU o monitorování, vykazování a ověřování, jakož i na směrnici o EU ETS a nařízení o námořních palivech FuelEU.

Změny pravidel 20, 25, 27 a 28 v příloze VI úmluvy MARPOL týkající se přístupnosti databáze IMO o spotřebě paliva u lodí (IMO DCS) a ustanovení o přezkumu krátkodobého opatření ke snížení emisí skleníkových plynů proto mohou rozhodujícím způsobem ovlivnit požadavky použitelné podle nařízení (EU) 2015/757, nařízení (EU) 2023/1805 a směrnice (EU) 2023/959.

5.1.3. *Změny kapitol IV a V a dodatku (Osvědčení) k úmluvě SOLAS a změny předpisu HSC 1994 a předpisu HSC 2000*

Článek 6 směrnice 2002/59/ES, kterou se stanoví kontrolní a informační systém Společenství pro provoz plavidel¹⁴, stanoví, že každá loď zastavující v přístavu členského státu musí být vybavena systémem AIS, který vyhovuje výkonnostním normám IMO.

Nařízením (EU) 2019/1239¹⁵ se zřizuje evropské prostředí jednotného námořního portálu. Pro předávání ohlašovacích formalit požadovaných nařízením je možné používat systém VDES.

Prováděcí nařízení Komise (EU) 2025/1533¹⁶ v oddíle 5 uvádí radiokomunikační zařízení. Obsahuje požadavky na návrh, zhotovení a funkčnost a zkušební normy pro lodní výstroj.

¹² 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, <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/957/oj>).

¹³ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/1805 ze dne 13. září 2023 o využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v námořní dopravě a o změně směrnice 2009/16/ES (Úř. věst. L 234, 22.9.2023, s. 48, <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj>).

¹⁴ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/59/ES ze dne 27. června 2002, kterou se stanoví kontrolní a informační systém Společenství pro provoz plavidel a kterou se zrušuje směrnice Rady 93/75/EHS (Úř. věst. L 208, 5.8.2002, s. 10, <http://data.europa.eu/eli/dir/2002/59/oj>).

¹⁵ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1239 ze dne 20. června 2019, kterým se zřizuje evropské prostředí jednotného námořního portálu a zrušuje směrnice 2010/65/EU (Úř. věst. L 198, 25.7.2019, s. 64, <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1239/oj>).

Vychází ze zmocnění Komise určit prostřednictvím prováděcích aktů požadavky na návrh, zhotovení a funkčnost, jakož i zkušební normy pro lodní výstroj spadající do oblasti působnosti směrnice 2014/90/EU o lodní výstroji¹⁷ v souladu s jejím čl. 35 odst. 2.

Ustanovení čl. 6 odst. 2 písm. a) bodu i) směrnice 2009/45/ES o bezpečnostních pravidlech a normách pro osobní lodě¹⁸ stanoví, že nové osobní lodě třídy A musí při provozování vnitrostátní plavby v rámci EU plně vyhovovat požadavkům úmluvy SOLAS z roku 1974 v platném znění. Jakékoli změny pravidel úmluvy SOLAS by proto ovlivnily společná pravidla Unie stanovená ve směrnici.

Změny kapitol IV a V a dodatku (Osvědčení) k úmluvě SOLAS a změny předpisu HSC 1994 a předpisu HSC 2000 proto mohou rozhodujícím způsobem ovlivnit požadavky použitelné podle směrnice 2002/59/ES, směrnice 2014/90/EU a směrnice 2009/45/ES.

5.1.4. Změny předpisu o ESP z roku 2011

Nařízení (EU) č. 530/2012 o urychleném zavádění požadavků dvojitého trupu nebo rovnocenné konstrukce u ropných tankerů s jednoduchým trupem¹⁹ zavádí povinné použití systému hodnocení stavu (CAS) organizace IMO na ropné tankery s jednoduchým trupem starší více 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.

5.1.5. Změny předpisu LSA

Normy pro záchranné čluny a záchranné vory, jakož i pro spouštěcí prostředky a navijáky upravuje prováděcí nařízení (EU) 2025/1533, v němž jsou uvedeny odkazy na předpis LSA. Obsahuje požadavky na návrh, zhotovení a funkčnost a zkušební normy pro lodní výstroj. Vychází ze zmocnění Komise určit prostřednictvím prováděcích aktů požadavky na návrh, zhotovení a funkčnost, jakož i zkušební normy pro lodní výstroj spadající do oblasti působnosti směrnice 2014/90/EU o lodní výstroji v souladu s jejím čl. 35 odst. 2.

Podle čl. 6 odst. 2 písm. a) bodu i) směrnice 2009/45/ES o bezpečnostních pravidlech a normách pro osobní lodě musí osobní lodě třídy A vyhovovat úmluvě SOLAS v platném znění, jakož i odpovídajícím předpisům, včetně předpisu LSA, zatímco podle přílohy I

¹⁶ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2025/1533 ze dne 23. července 2025, kterým se stanoví prováděcí pravidla ke směrnici Evropského parlamentu a Rady 2014/90/EU, pokud jde o požadavky na návrh, zhotovení a funkčnost a zkušební normy pro lodní výstroj, a kterým se zrušuje prováděcí nařízení Komise (EU) 2024/1975 (Úř. věst. L, 2025/1533, 23.7.2025, http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/1533/oj).

¹⁷ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/90/EU ze dne 23. července 2014 o lodní výstroji a o zrušení směrnice Rady 96/98/ES (Úř. věst. L 257, 28.8.2014, s. 146, <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/90/oj>).

¹⁸ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/45/ES ze dne 6. května 2009 o bezpečnostních pravidlech a normách pro osobní lodě (Úř. věst. L 163, 25.6.2009, s. 1, <http://data.europa.eu/eli/dir/2009/45/oj>).

¹⁹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 530/2012 ze dne 13. června 2012 o urychleném zavádění požadavků dvojitého trupu nebo rovnocenné konstrukce u ropných tankerů s jednoduchým trupem (Úř. věst. L 172, 30.6.2012, s. 3, <http://data.europa.eu/eli/reg/2012/530/oj>).

kapitoly III Záchrané prostředky musí osobní lodě tříd B, C a D provozované ve vnitrostátní plavbě splňovat různé a rozsáhlé požadavky, a to i pokud jde o záchrané vory a záchrané čluny použitím předpisu LSA.

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

5.1.6. Změny protokolu z roku 1988 k úmluvě o nákladové značce

Pojem „mezinárodní úmluvy“ podle směrnice 2009/45/ES o bezpečnostních pravidlech a normách pro osobní lodě (čl. 2 písm. a)) zahrnuje Mezinárodní úmluvu o nákladové značce s jejími protokoly a změnami a dodatky a související závazné předpisy v platném znění. Kromě toho čl. 6 odst. 2 písm. b) uvedené směrnice stanoví, že „všechny [nové] osobní lodě o délce nejméně 24 m musí vyhovovat Mezinárodní úmluvě o nákladové značce z roku 1966“.

Změny protokolu z roku 1988 k úmluvě o nákladové značce proto mohou rozhodujícím způsobem ovlivnit uplatňování směrnice 2009/45/ES.

5.2. Právomoci EU

Předmět zamýšlených aktů se týká oblastí, na něž se z velké části vztahují sekundární právní předpisy Unie, jak je vysvětleno v oddíle 5.1. Unie má proto 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“. Zamýšlené akty mohou rozhodujícím způsobem ovlivnit obsah níže uvedených právních předpisů EU, a to:

- Směrnice (EU) 2016/802. Důvodem je skutečnost, že vytvoření oblasti regulace emisí v rámci členských států EU by ovlivnilo uplatňování této směrnice, neboť její článek 6, článek 13 a příloha I odkazují na pravidla stanovená v příloze VI úmluvy MARPOL týkající se maximálního obsahu síry v lodních palivech a emisí oxidů síry z lodí ve vodách EU.
- Nařízení (EU) 2015/757. 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 revidované směrnicí (EU) 2023/959 za účelem rozšíření systému EU ETS na odvětví námořní dopravy. Důvodem je skutečnost, že je úzce spjata 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.
- Nařízení (EU) 2023/1805. Důvodem je skutečnost, že je úzce spjata 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.
- Směrnice 2002/59/ES. Důvodem je skutečnost, že její článek 6 stanoví, že každá loď zastávající v přístavu členského státu musí být vybavena systémem AIS, který vyhovuje výkonnostním normám IMO.

- Nařízení (EU) 2019/1239. Důvodem je skutečnost, že existuje možnost použít systém VDES pro předávání ohlašovacích formalit požadovaných nařízením.
- Směrnice 2014/90/EU a prováděcího nařízení Komise (EU) 2025/1533. Důvodem je skutečnost, že v oddíle 5 prováděcího nařízení jsou uvedena radiokomunikační zařízení. Kromě toho jsou prováděcím nařízením, obsahujícím odkazy na předpis LSA, upraveny normy pro záchranné čluny a záchranné vory, jakož i pro spouštěcí prostředky a navijáky.
- Směrnice 2009/45/ES. Důvodem je skutečnost, že ustanovení čl. 6 odst. 2 písm. a) bodu i) stanoví, že nové osobní lodě třídy A musí plně vyhovovat požadavkům úmluvy SOLAS z roku 1974 v platném znění, jakož i odpovídajícím předpisům, včetně předpisu LSA pro osobní lodě třídy A. Ustanovení čl. 6 odst. 4 stanoví, že vysokorychlostní osobní plavidla postavená 1. ledna 1996 nebo později, nebo na nichž byly k tomuto dni nebo později uskutečněny opravy, změny nebo úpravy většího rozsahu, musí při provozování vnitrostátní plavby vyhovět požadavkům pravidla X/2 a X/3 úmluvy SOLAS z roku 1974, které stanoví použití „předpisu pro vysokorychlostní plavidla“. Podle její přílohy I kapitoly III Záchrané prostředky musí osobní lodě tříd B, C a D provozované ve vnitrostátní plavbě splňovat různé a rozsáhlé požadavky, a to i pokud jde o záchranné vory a záchranné čluny použitím předpisu LSA. Pojem „mezinárodní úmluvy“ podle čl. 2 písm. a) navíc zahrnuje Mezinárodní úmluvu o nákladové značce s jejími protokoly a změnami a dodatky a související závazné předpisy v platném znění. Kromě toho čl. 6 odst. 2 písm. b) uvedené směrnice stanoví, že „všechny [nové] osobní lodě o délce nejméně 24 m musí vyhovovat Mezinárodní úmluvě o nákladové značce z roku 1966“.
- Nařízení (EU) č. 530/2012. 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 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.

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, jimiž 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 dohody²⁰.

²⁰ Věc C-399/12, Německo v. Rada (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, bod 64.

Pojem „*akty s právními účinky*“ zahrnuje akty, které mají právní účinky na základě pravidel mezinárodního práva, jimiž se dotýčný orgán řídí. Týká se zejména situace, kdy mezinárodní dohoda, kterou se orgán zřizuje, stanoví, že jeho rozhodnutí jsou pro strany závazná. Tak je tomu například v případě, kdy mezinárodní dohoda uděluje orgánu pravomoc měnit některé aspekty dohody nebo jejích příloh.

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.

Zamýšlené akty, které má na svém 84. zasedání přijmout výbor MEPC organizace IMO, představují akty s právními účinky, neboť mohou rozhodujícím způsobem ovlivnit obsah právních předpisů EU, jak je uvedeno v oddílech 5.1 a 5.2 výše.

Zamýšlené akty, které má na svém 111. zasedání přijmout výbor MSC organizace IMO, představují akty s právními účinky, neboť mohou rozhodujícím způsobem ovlivnit obsah právních předpisů EU, jak je uvedeno v oddíle 5.1 výše.

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 týkají námořní dopravy, i když se několik plánovaných změn týká environmentálních aspektů. 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 zaujat jménem Evropské unie v Mezinárodní námořní organizaci na 84. zasedání Výboru pro ochranu mořského prostředí k přijetí změn Mezinárodní úmluvy o zamezení znečištění moří z lodí (MARPOL) a na 111. zasedání Výboru pro námořní bezpečnost k přijetí změn Mezinárodní úmluvy o bezpečnosti lidského života na moři (SOLAS) z roku 1974, Mezinárodního předpisu pro bezpečnost vysokorychlostních plavidel z roku 1994 (předpis HSC 1994), Mezinárodního předpisu pro bezpečnost vysokorychlostních plavidel z roku 2000 (předpis HSC 2000), 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) a Protokolu z roku 1988 týkajícího se Mezinárodní úmluvy o nákladové značce z roku 1966 (protokol z roku 1988 k úmluvě o nákladové značce)

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 členem IMO není.
- (3) Podle čl. 38 písm. a) Úmluvy o IMO plní Výbor pro ochranu mořského prostředí (dále též „výbor MEPC) 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. Výbor MEPC na svém 84. zasedání přijme změny v souladu s čl. 16 odst. 2 písm. b), c) a d) úmluvy MARPOL.
- (4) Podle čl. 28 písm. b) úmluvy o IMO zajišťuje Výbor pro námořní bezpečnost mechanismy pro plnění veškerých úkolů, jež mu byly svěřeny úmluvou, shromážděním IMO či radou IMO, anebo úkolů, které mu mohou být v rámci oblasti působnosti uvedeného článku uloženy jinými mezinárodními nástroji nebo podle nich a které IMO schválí. Výbor MSC na svém 111. zasedání přijme změny v souladu s čl. VIII písm. b) bodem iv) úmluvy SOLAS a čl. VI odst. 2 písm. d) protokolu z roku 1988 k úmluvě o nákladové značce.
- (5) Výbor IMO pro ochranu mořského prostředí má na svém 84. zasedání ve dnech 27. dubna až 1. května 2026 přijmout změny přílohy VI Mezinárodní úmluvy o zamezení znečištění moří z lodí (MARPOL), které se týkají určení severovýchodního Atlantiku

jako nové oblasti regulace emisí (pravidla 13 a 14 a dodatek VII), přístupnosti databáze IMO o spotřebě paliva u lodí (IMO DCS) a ustanovení o přezkumu krátkodobého opatření ke snížení emisí skleníkových plynů (pravidla 20, 25, 27 a 28).

- (6) Výbor IMO pro námořní bezpečnost má na svém 111. zasedání ve dnech 13. až 22. května 2026 přijmout změny kapitol IV a V a dodatku (Osvědčení) k Mezinárodní úmluvě o bezpečnosti lidského života na moři (SOLAS) z roku 1974, Mezinárodního předpisu pro bezpečnost vysokorychlostních plavidel z roku 1994 (předpis HSC 1994), Mezinárodního předpisu pro bezpečnost vysokorychlostních plavidel z roku 2000 (předpis HSC 2000), 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) a přílohy B Protokolu z roku 1988 týkajícího se Mezinárodní úmluvy o nákladové značce z roku 1966 (protokol z roku 1988 k úmluvě o nákladové značce).
- (7) Zamýšlené akty výborů MEPC a MSC budou mít právní účinky.
- (8) Je proto vhodné stanovit postoj, který má být zaujat jménem Unie na 84. zasedání výboru MEPC, neboť zamýšlené akty mohou rozhodujícím způsobem ovlivnit obsah práva Unie, a to konkrétně směrnice (EU) 2016/802 o snižování obsahu síry v některých kapalných palivech¹, nařízení (EU) 2015/757 o monitorování, vykazování a ověřování emisí oxidu uhličitého z námořní dopravy², směrnice (EU) 2023/959, kterou se mění 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 plynů³, a nařízení (EU) 2023/1805 o využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v námořní dopravě⁴.
- (9) Unie by proto měla podpořit změny pravidel 13 a 14 a dodatku VII k příloze VI úmluvy MARPOL, neboť přispějí k prevenci, snížení a regulaci emisí znečišťujících látek z lodí, s cílem dosáhnout souvisejících přínosů pro zdraví, životní prostředí a hospodářství.
- (10) Unie rovněž podpoří změny pravidla 27 v příloze VI úmluvy MARPOL, protože povedou k dalšímu zlepšení přístupnosti údajů v databázi IMO DCS s cílem zajistit důsledné provádění rámce CII a usnadnit jeho přezkum.
- (11) Unie podpoří změny pravidel 20, 25, 27 a 28 v příloze VI úmluvy MARPOL, jelikož vyplývají z přijetí strategie IMO pro snížení emisí skleníkových plynů z roku 2023 a z dokončení přezkumu krátkodobých opatření IMO a umožní další přezkum těchto pravidel.
- (12) Je vhodné stanovit postoj, který má být zaujat jménem Unie na 111. zasedání výboru MSC, neboť zamýšlené akty mohou rozhodujícím způsobem ovlivnit obsah práva Unie, konkrétně směrnice 2009/45/ES o bezpečnostních pravidlech a normách pro osobní lodě⁵, směrnice 2002/59/ES, kterou se stanoví kontrolní a informační systém

¹ Úř. věst. L 132, 21.5.2016, s. 58.

² Úř. věst. L 123, 19.5.2015, s. 55.

³ Úř. věst. L 130, 16.5.2023, s. 134.

⁴ Úř. věst. L 234, 22.9.2023, s. 48.

⁵ Úř. věst. L 163, 25.6.2009, s. 1.

Společenství pro provoz plavidel⁶, nařízení (EU) č. 530/2012 o urychleném zavádění požadavků dvojitého trupu nebo rovnocenné konstrukce u ropných tankerů s jednoduchým trupem⁷ a směrnice 2014/90/EU o lodní výstroji⁸.

- (13) Unie by proto měla podpořit změny kapitol IV a V a dodatku (Osvědčení) k úmluvě SOLAS, předpisu HSC 1994 a předpisu HSC 2000, protože je účinnější používat vyhrazené kanály pro aplikačně specifické zprávy (ASM) systému VDES a protože má systém VDES dodatečnou kapacitu pro výměnu více digitálních dat, a mohl by tak uspokojit budoucí růst poptávky po využívání digitálních dat v námořní radiokomunikaci. Výměna digitálních dat navíc přináší řadu výhod nejen pro bezpečnost a znalost situace, ale také pro zabezpečení, efektivnost plavby, ochranu mořského prostředí a snížení zátěže námořníků. Systém VDES významně zlepšuje přínosy poskytované prostřednictvím systému AIS a je považován za řešení umožňující elektronickou navigaci. Schopnost výměny ASM a jiných informací mezi loděmi a pobřežními orgány se zavedením systému VDES významně zlepšuje. Unie by měla tyto změny podpořit, protože zavedením nových uznaných družicových pohyblivých služeb se musí jasně stanovit požadavek na šíření informací o námořní bezpečnosti a informací souvisejících s pátráním a záchranou prostřednictvím všech funkčních uznaných družicových pohyblivých služeb.
- (14) Unie by měla podpořit změny předpisu o ESP z roku 2011, protože dotyčné techniky nabízejí větší účinnost, větší flexibilitu a větší spolehlivost každodenních činností v oblasti průzkumů a inspekcí, aniž by byly narušeny výsledky těchto průzkumů.
- (15) Unie by měla podpořit změny předpisu LSA, neboť usnadní bezpečnost života na moři tím, že zvýší důvěru v účinný a efektivní provoz záchranného člunu spouštěného volným pádem v případě opouštění lodi.
- (16) Unie by měla podpořit změny protokolu z roku 1988 k úmluvě o nákladové značce, protože umístěním třířadých ochranných zábradlí na palubách lze s minimálními ekonomickými náklady účinně zvýšit ochranu posádky, snížit riziko zranění a pádu posádky přes palubu a zlepšit bezpečnost lodí.
- (17) Postoj Unie vyjádří členské státy Unie, které jsou členy IMO, vystupující společně v zájmu Evropské unie,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Postojem, který má být zaujat jménem Unie na 84. zasedání Výboru Mezinárodní námořní organizace (IMO) pro ochranu mořského prostředí nebo na kterémkoli následném zasedání, je souhlasit s přijetím změn:

- a) pravidel 13 a 14 a dodatku VII k příloze VI úmluvy MARPOL týkajících se určení severovýchodního Atlantiku jako nové oblasti regulace emisí;

⁶ Úř. věst. L 208, 5.8.2002, s. 10.

⁷ Úř. věst. L 172, 30.6.2012, s. 3.

⁸ Úř. věst. L 257, 28.8.2014, s. 146.

- b) pravidel 20, 25, 27 a 28 v příloze VI úmluvy MARPOL týkajících se přístupnosti databáze IMO o spotřebě paliva u lodí (IMO DCS) a ustanovení o přezkumu krátkodobého opatření ke snížení emisí skleníkových plynů.

Článek 2

Postojem, který má být zaujat jménem Unie na 111. zasedání Výboru Mezinárodní námořní organizace (IMO) pro námořní bezpečnost nebo na kterémkoli následném zasedání, je souhlasit s přijetím změn:

- a) kapitol IV a V a dodatku (Osvědčení) k Mezinárodní úmluvě o bezpečnosti lidského života na moři (SOLAS) z roku 1974;
- b) Mezinárodního předpisu pro bezpečnost vysokorychlostních plavidel z roku 1994 (předpis HSC 1994);
- c) Mezinárodního předpisu pro bezpečnost vysokorychlostních plavidel z roku 2000 (předpis HSC 2000);
- d) 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);
- e) Mezinárodního předpisu o záchranných prostředcích (předpis LSA);
- f) přílohy B Protokolu z roku 1988 týkajícího se Mezinárodní úmluvy o nákladové značce z roku 1966 (protokol z roku 1988 k úmluvě o nákladové značce).

Článek 3

- g) Postoj uvedený v článku 1 vyjádří členské státy Unie, které jsou členy Výboru IMO pro ochranu mořského prostředí, vystupující společně v zájmu Unie.
- h) Postoj uvedený v článku 2 vyjádří členské státy Unie, které jsou členy Výboru IMO pro námořní bezpečnost, vystupující společně v zájmu Unie.

Článek 4

Toto rozhodnutí je určeno členskými státy.

V Bruselu dne

*Za Radu
předseda/předsedkyně*