

V Bruseli 19. marca 2026
(OR. en)

7530/26

**Medziinštitucionálny spis:
2026/0073 (NLE)**

**MAR 33
OMI 10
ENV 259**

NÁVRH

Od:	Martine DEPREZOVÁ, riaditeľka, v zastúpení generálnej tajomníčky Európskej komisie
Dátum doručenia:	19. marca 2026
Komu:	Thérèse BLANCHETOVÁ, generálna tajomníčka Rady Európskej únie
Č. dok. Kom.:	COM(2026) 127 final
Predmet:	Návrh ROZHODNUTIE RADY o pozícii, ktorá sa má v mene Európskej únie zaujať v Medzinárodnej námornej organizácii počas 84. zasadnutia Výboru pre ochranu morského prostredia o prijatí zmien Medzinárodného dohovoru o zabránení znečisťovaniu z lodí (MARPOL) a počas 111. zasadnutia Výboru pre námornú bezpečnosť o prijatí zmien Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori (SOLAS) z roku 1974, Medzinárodného kódexu pre bezpečnosť vysokorýchlostných plavidiel z roku 1994 (kódex HSC z roku 1994), Medzinárodného kódexu pre bezpečnosť vysokorýchlostných plavidiel z roku 2000 (kódex HSC z roku 2000), Medzinárodného kódexu programu rozšírených inšpekcií v rámci prehliadok lodí na hromadný náklad a ropných tankerov z roku 2011 (kódex ESP z roku 2011), Medzinárodného kódexu pre záchranné prostriedky (kódex LSA) a protokolu z roku 1988 k Medzinárodnému dohovoru o nákladovej značke z roku 1966 (protokol o nákladovej značke z roku 1988)

Delegáciám v prílohe zasielame dokument COM(2026) 127 final.

Príloha: COM(2026) 127 final

V Bruseli 19. 3. 2026
COM(2026) 127 final

2026/0073 (NLE)

Návrh

ROZHODNUTIE RADY

o pozícii, ktorá sa má v mene Európskej únie zaujať v Medzinárodnej námornej organizácii počas 84. zasadnutia Výboru pre ochranu morského prostredia o prijatí zmien Medzinárodného dohovoru o zabránení znečisťovaniu z lodí (MARPOL) a počas 111. zasadnutia Výboru pre námornú bezpečnosť o prijatí zmien Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori (SOLAS) z roku 1974, Medzinárodného kódexu pre bezpečnosť vysokorýchlostných plavidiel z roku 1994 (kódex HSC z roku 1994), Medzinárodného kódexu pre bezpečnosť vysokorýchlostných plavidiel z roku 2000 (kódex HSC z roku 2000), Medzinárodného kódexu programu rozšírených inšpekcií v rámci prehliadok lodí na hromadný náklad a ropných tankerov z roku 2011 (kódex ESP z roku 2011), Medzinárodného kódexu pre záchranné prostriedky (kódex LSA) a protokolu z roku 1988 k Medzinárodnému dohovoru o nákladovej značke z roku 1966 (protokol o nákladovej značke z roku 1988)

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. PREDMET NÁVRHU

Tento návrh sa týka rozhodnutia o pozícii, ktorá sa má zaujať v mene Únie na 84. zasadnutí Výboru Medzinárodnej námornej organizácie pre ochranu morského prostredia (ďalej len „MEPC 84“), ktoré sa má konať od 27. apríla do 1. mája 2026, a na 111. zasadnutí Výboru Medzinárodnej námornej organizácie pre námornú bezpečnosť (ďalej len „MSC 111“), ktoré sa má uskutočniť od 13. do 22. mája 2026.

Na svojom 84. zasadnutí má výbor MEPC prijať pozmeňovacie návrhy prílohy VI k Medzinárodnému dohovoru o zabránení znečisťovaniu z lodí (MARPOL).

Na svojom 111. zasadnutí má výbor MSC prijať pozmeňovacie návrhy:

- a) kapitol IV a V a dodatku (osvedčenia) k Medzinárodnému dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori (SOLAS) z roku 1974;
- b) Medzinárodného kódexu pre bezpečnosť vysokorýchlostných plavidiel z roku 1994 (kódex HSC z roku 1994);
- c) Medzinárodného kódexu pre bezpečnosť vysokorýchlostných plavidiel z roku 2000 (kódex HSC z roku 2000);
- d) Medzinárodného kódexu programu rozšírených inšpekcí v rámci prehliadok lodí na hromadný náklad a ropných tankerov z roku 2011 (kódex ESP z roku 2011);
- e) Medzinárodného kódexu pre záchranné prostriedky (kódex LSA);
- f) prílohy B k protokolu z roku 1988 k Medzinárodnému dohovoru o nákladovej značke z roku 1966 (protokol o nákladovej značke z roku 1988).

2. KONTEXT NÁVRHU

2.1. Dohovor o Medzinárodnej námornej organizácii, dohovor MARPOL a dohovor SOLAS

Dohovorom o Medzinárodnej námornej organizácii (ďalej len „IMO“) sa táto organizácia zriaďuje. Účelom IMO je poskytnúť fórum pre spoluprácu v oblasti regulácie a postupov týkajúcich sa rôznych technických záležitostí, ktoré majú vplyv na lodnú dopravu využívanú v medzinárodnom obchode. Ďalším cieľom IMO je podporovať všeobecné prijímanie najprísnejších možných noriem v oblasti námornej bezpečnosti, efektívnosti plavby a prevencie a kontroly znečisťovania morí plavidlami a zároveň podporovať rovnaké podmienky. Rieši aj súvisiace administratívne a právne záležitosti.

Dohovor nadobudol platnosť 17. marca 1958.

Zmluvnými stranami dohovoru sú všetky členské štáty. Únia nie je zmluvnou stranou dohovoru.

Medzinárodný dohovor o zabránení znečisťovaniu z lodí, ktorý bol uzavretý v roku 1973 (dohovor MARPOL), je dohovorom IMO, ktorý nadobudol platnosť 2. októbra 1983. Všetky členské štáty sú zmluvnými stranami dohovoru MARPOL a 25 členských štátov je tiež zmluvnými stranami prílohy VI¹, ktorá nadobudla platnosť 18. mája 2005. Únia nie je zmluvnou stranou dohovoru MARPOL.

¹ Prílohu VI k dohovoru MARPOL zatiaľ neratifikovalo Rakúsko a Maďarsko.

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

2.2. Medzinárodná námorná organizácia

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

Členom IMO sa môžu stať len štáty. Členmi IMO sú všetky členské štáty EÚ. Hoci EÚ členom nie je, vzťahy medzi Európskou komisiou a IMO sú dnes založené na rezolúcii IMO A.1168(32), v ktorej sa stanovujú postupy a podmienky spolupráce medzi IMO a medzivládnyimi organizáciami. Na základe tejto rezolúcie IMO a ďalších dojednaní sa Európska komisia od roku 1974 zúčastňuje na všetkých zasadnutiach výboru a podvýboru IMO ako pozorovateľ.

Výbor IMO pre ochranu morského prostredia (MEPC) pozostáva zo zástupcov všetkých členov IMO a zasadá aspoň raz ročne. Zaoberá sa environmentálnymi otázkami patriacimi do rozsahu pôsobnosti organizácie v oblasti kontroly a prevencie znečisťovania mora z lodí, na ktoré sa vzťahuje dohovor MARPOL, vrátane ropy, chemikálií prepravovaných ako hromadný náklad, odpadových vôd, odpadu a emisií z lodí do vzduchu vrátane látok znečisťujúcich ovzdušie a emisií skleníkových plynov. K ďalším otázkam, ktorými sa výbor zaoberá, patrí nakladanie s balastovou vodou, antivegetatívne systémy, recyklácia lodí, príprava a reakcia na znečistenie a identifikácia osobitných oblastí, najmä citlivých morských oblastí.

Podľa článku 38 písm. a) dohovoru IMO vykonáva Výbor pre ochranu morského prostredia akékoľvek úlohy, ktorými bol poverený v dohovore IMO alebo ktorými ho poverili Zhromaždenie IMO alebo Rada IMO, alebo akékoľvek úlohy, ktorými môže byť poverený v uvedenom rozsahu pôsobnosti prostredníctvom niektorého iného medzinárodného nástroja alebo na jeho základe a ktoré IMO akceptuje. Rozhodnutia Výboru pre ochranu morského prostredia a jeho pomocných orgánov sa prijímajú väčšinou ich členov.

Na zasadnutí MEPC 84 sa prijímú pozmeňovacie návrhy dohovoru MARPOL v súlade s článkom 16 ods. 2 písm. b), c) a d) dohovoru.

Výbor IMO pre námornú bezpečnosť (MSC) pozostáva zo zástupcov všetkých členov IMO a zasadá aspoň raz ročne. Skúma všetky záležitosti, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti organizácie a týkajú sa navigačných pomôcok, konštrukcie a vybavenia plavidiel, obsadenia posádkou z bezpečnostného hľadiska, pravidiel predchádzania kolíziám, manipulácie s nebezpečným nákladom, postupov a požiadaviek v oblasti námornej bezpečnosti, hydrografických informácií, lodných denníkov a navigačných záznamov, vyšetovania námorných nehôd, záchranných a záchranárskych operácií a akýchkoľvek iných záležitostí, ktoré majú priamy vplyv na námornú bezpečnosť.

Podľa článku 28 písm. b) dohovoru IMO poskytuje Výbor IMO pre námornú bezpečnosť zariadenia na vykonávanie akýchkoľvek úloh, ktorými boli poverené v dohovore IMO alebo ktorými ich poverili Zhromaždenie IMO alebo Rada IMO, alebo akýchkoľvek úloh, ktorými môžu byť poverené v uvedenom rozsahu pôsobnosti prostredníctvom niektorého iného

medzinárodného nástroja alebo na jeho základe a ktoré IMO akceptuje. Rozhodnutia Výboru pre námornú bezpečnosť a jeho pomocných orgánov sa prijímajú väčšinou ich členov.

Na zasadnutí MSC 111 sa prijímú zmeny v súlade s článkom VIII písm. b) bodom iv) dohovoru SOLAS a článkom VI ods. 2 písm. d) protokolu o nákladovej značke z roku 1988.

2.3. Pripravovaný akt Výboru IMO pre ochranu morského prostredia

Výbor MEPC má na svojom 84. zasadnutí prijať pozmeňovacie návrhy prílohy VI k dohovoru MARPOL, pokiaľ ide o:

- označenie severovýchodného Atlantiku za novú oblasť kontroly emisií (ECA) (predpis 13 a 14 a dodatok VII k prílohe VI k dohovoru MARPOL),
- prístupnosť databázy IMO o spotrebe lodného paliva (IMO DCS) a doložku o preskúmaní krátkodobého opatrenia na zníženie emisií skleníkových plynov (predpisy 20, 25, 27 a 28).

Očakávalo sa, že tieto zmeny budú prijaté počas druhého mimoriadneho zasadnutia výboru MEPC, ktoré sa konalo od 14. do 17. októbra 2025.

V rámci prípravy druhého mimoriadneho zasadnutia výboru MEPC prijala Rada Európskej únie rozhodnutie Rady 2025/2093 z 10. októbra 2025 o pozícii, ktorá sa má v mene Európskej únie zaujať vo Výbore pre ochranu morského prostredia Medzinárodnej námornej organizácie na jeho druhom mimoriadnom zasadnutí, pokiaľ ide o prijatie zmien Medzinárodného dohovoru o zabránení znečisťovaniu z lodí (MARPOL)².

Podľa rozhodnutia Rady 2025/2093 mal byť pozíciou Únie na druhom mimoriadnom zasadnutí výboru MEPC súhlas s prijatím:

- a) pozmeňovacích návrhov predpisov 13 a 14 a dodatku VII k prílohe VI k dohovoru MARPOL týkajúcich sa označenia severovýchodného Atlantiku za novú oblasť kontroly emisií (ECA);
- b) pozmeňovacích návrhov predpisov 20, 25, 27 a 28 prílohy VI k dohovoru MARPOL týkajúcich sa prístupnosti databázy IMO o spotrebe lodného paliva (IMO DCS) a
- c) zavedenia novej kapitoly 5 do prílohy VI k dohovoru MARPOL týkajúcej sa rámca IMO pre nulovú bilanciu emisií.

Keďže druhé mimoriadne zasadnutie výboru MEPC bolo odložené o jeden rok, IMO postúpila uvedené pozmeňovacie návrhy prílohy VI k dohovoru MARPOL podľa písmen a) a b) výboru MEPC, aby ich prijal na svojom 84. zasadnutí. Tento návrh sa predkladá na tento účel.

Súčasne s druhým mimoriadnym zasadnutím výboru MEPC sa odložilo aj prijatie novej kapitoly 5 prílohy VI k dohovoru MARPOL týkajúcej sa rámca IMO pre nulovú bilanciu emisií podľa písmena c).

2.4. Pripravované akty Výboru IMO pre námornú bezpečnosť

Výbor MSC má na svojom 111. zasadnutí prijať pozmeňovacie návrhy:

² Ú. v. EÚ L, 2025/2093, 16.10.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2025/2093/oj>.

- a) kapitol IV a V a dodatku (osvedčenia) k Medzinárodnému dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori (SOLAS) z roku 1974;
- b) Medzinárodného kódexu pre bezpečnosť vysokorychlostných plavidiel z roku 1994 (kódex HSC z roku 1994);
- c) Medzinárodného kódexu pre bezpečnosť vysokorychlostných plavidiel z roku 2000 (kódex HSC z roku 2000);
- d) Medzinárodného kódexu programu rozšírených inšpekcií v rámci prehliadok lodí na hromadný náklad a ropných tankerov z roku 2011 (kódex ESP z roku 2011);
- e) Medzinárodného kódexu pre záchranné prostriedky (kódex LSA);
- f) prílohy B k protokolu z roku 1988 k Medzinárodnému dohovoru o nákladovej značke z roku 1966 (protokol o nákladovej značke z roku 1988).

3. POZÍCIA, KTORÁ SA MÁ ZAUJAŤ V MENE ÚNIE NA MEPC 84

3.1. Pozmeňovacie návrhy predpisov 13 a 14 a dodatku VII k prílohe VI k dohovoru MARPOL

Členské štáty EÚ a Európska komisia spolu so Spojeným kráľovstvom, s Islandom, Dánskom (Grónskom) a Faerskými ostrovmi predložili na zasadnutí MEPC 83 dokument, v ktorom navrhli označiť severovýchodný Atlantický oceán za oblasť kontroly emisií oxidov síry, tuhých častíc a oxidov dusíka podľa prílohy VI k dohovoru MARPOL. Komisia sa aktívne zúčastňuje na prípravných prácach spolu s pobrežnými štátmi, ktoré koordinuje portugalská delegácia.

Technická skupina pre označovanie osobitných citlivých morských oblastí (PSSA) a osobitných oblastí dospela k záveru, že navrhovaná oblasť kontroly emisií spĺňa kritériá stanovené v oddiele 3 dodatku III k prílohe VI k dohovoru MARPOL. Zasadnutie MEPC 83 s prihliadnutím na výsledok práce technickej skupiny schválilo označenie severovýchodného Atlantického oceánu za oblasť kontroly emisií SO_x, tuhých častíc a NO_x s cieľom prijať ho na nasledujúcom zasadnutí výboru MEPC. Tieto pozmeňovacie návrhy rozoslal sekretariát IMO prostredníctvom obežníka IMO č. 5085 z 24. októbra 2025.

Únia by mala podporiť návrh uvedený v revidovanom pozmeňovacom návrhu na označenie severovýchodného Atlantického oceánu za oblasť kontroly emisií oxidov síry, tuhých častíc a oxidov dusíka podľa prílohy VI k dohovoru MARPOL, pretože to prispeje k prevencii, zníženiu a kontrole emisií NO_x, SO_x a tuhých častíc z lodí, s cieľom dosiahnuť súvisiace prínosy pre zdravie a životné prostredie a zároveň zachovať schopnosť zvládnuť hospodársky vplyv na námorné odvetvie.

3.2. Pozmeňovacie návrhy predpisov 20, 25, 27 a 28 prílohy VI k dohovoru MARPOL

Na zasadnutí MEPC 82 bola zriadená korešpondenčná skupina pre preskúmanie krátkodobého opatrenia na zníženie emisií skleníkových plynov pod spoločnou koordináciou Brazílie, Japonska a Európskej komisie.

Pracovná skupina pre znečisťovanie ovzdušia a energetickú efektívnosť pôsobiaca medzi zasadnutiami (ISWG-APEE 1) na svojom prvom zasadnutí okrem iného zvažila prístupnosť k údajom z databázy IMO o spotrebe lodného paliva (IMO DCS) na účely analýzy a doložku o preskúmaní krátkodobého opatrenia na zníženie emisií skleníkových plynov.

Pokiaľ ide o prístupnosť k údajom z IMO DCS, ISWG-APEE 1 zohľadnila správu korešpondenčnej skupiny, ktorá súhlasila so zlepšením prístupnosti k údajom z IMO DCS vo

fáze 1. V nadväznosti na úvahy skupina vypracovala pozmeňovací návrh predpisu 27 prílohy VI k dohovoru MARPOL.

Na zasadnutí MEPC 83 bola pracovná skupina APEE okrem iného poverená dokončením pozmeňovacích návrhov prílohy VI k dohovoru MARPOL a súvisiacich usmernení týkajúcich sa prístupnosti k IMO DCS.

So zreteľom na to, že pracovná skupina ďalej zvažila pozmeňovacie návrhy predpisu 27 prílohy VI k dohovoru MARPOL a súvisiacich usmernení týkajúcich sa prístupnosti k IMO DCS, ktoré vypracovala ISWG-APEE 1, zasadnutie MEPC 83 schválilo pozmeňovacie návrhy predpisu 27 prílohy VI k dohovoru MARPOL o prístupnosti k IMO DCS s cieľom prijať ich na nasledujúcom zasadnutí výboru MEPC. Tieto pozmeňovacie návrhy rozoslal sekretariát IMO prostredníctvom obežníka IMO č. 5005 z 11. apríla 2025.

Únia predložila návrh v tejto veci (ISWG-GHG 13/7), v ktorom požiadala o zmenu databázy v súvislosti s podrobnosťou údajov, dodatočnými údajmi a prístupnosťou. Pozmeňovacie návrhy sú v súlade s ISWG-GHG 13/7 v súvislosti so zlepšenou prístupnosťou.

Pozíciou Únie v skupine ISWG-APEE 1 a na zasadnutí MEPC 83 bolo podporiť pozmeňovacie návrhy predpisu 27.

Únia by mala tieto pozmeňovacie návrhy podporiť, pretože sa nimi ďalej zlepší prístupnosť k údajom z IMO DCS na zabezpečenie spoľahlivého zavedenia rámca CII a uľahčenie jeho preskúmania.

Pokiaľ ide o doložky o preskúmaní krátkodobého opatrenia, ISWG-APEE 1 vypracovala pozmeňovacie návrhy predpisov 20, 25 a 28 prílohy VI k dohovoru MARPOL, pričom vychádzala z prílohy k dokumentu MEPC 83/6/11, ktorý vypracovala korešpondenčná skupina, o aktualizácii odkazu na stratégiu IMO a o preskúmaní krátkodobého opatrenia na zníženie emisií skleníkových plynov.

Na zasadnutí MEPC 83 boli schválené pozmeňovacie návrhy predpisov 20, 25 a 28 prílohy VI k dohovoru MARPOL s cieľom prijať ich na nasledujúcom zasadnutí výboru MEPC. Tieto pozmeňovacie návrhy rozoslal sekretariát IMO prostredníctvom obežníka IMO č. 5085 z 24. októbra 2025.

Pozíciou Únie v skupine ISWG-APEE 1 a na zasadnutí MEPC 83 bolo podporiť pozmeňovacie návrhy predložené na zasadnutí MEPC 83/6/11.

Únia by mala tieto pozmeňovacie návrhy podporiť, pretože vyplývajú z prijatia stratégie IMO v oblasti skleníkových plynov z roku 2023 a z finalizácie preskúmania krátkodobých opatrení zo strany IMO a umožňujú ďalšie preskúmanie týchto predpisov.

4. POZÍCIA, KTORÁ SA MÁ ZAUJAŤ V MENE ÚNIE NA MSC 111

4.1. Zmeny kapitol IV a V dohovoru SOLAS a dodatku (osvedčenia) k nemu a zmeny kódexu HSC z roku 1994 a kódexu HSC z roku 2000

Na zasadnutí MSC 103 sa podvýbor pre plavbu, komunikáciu a pátranie a záchranu (ďalej len „NCSR“) poveril vypracovaním zmien kapitol IV a V dohovoru SOLAS a výkonnostných noriem a usmernení na zavedenie systému výmeny údajov na veľmi vysokej frekvencii (VDES).

Na zasadnutí NCSR 10 sa začala diskusia o tejto práci tým, že sa zvažovalo, či by mal podvýbor okrem kapitoly V dohovoru SOLAS zvažiť zavedenie systému VDES aj do kapitoly IV dohovoru SOLAS. Pozíciou Únie bolo podporiť stanovisko, že hoci podvýbor

môže uprednostniť zavedenie systému VDES do kapitoly V dohovoru SOLAS, je dôležité zväžiť aj zavedenie systému VDES do kapitoly IV dohovoru SOLAS.

Podvýbor sa dohodol na vytvorení korešpondenčnej skupiny pod koordináciou Japonska s cieľom vykonať technickú, regulačnú a prevádzkovú analýzu systému VDES vrátane jeho komunikačnej zložky a súvisiacich nákladov, vypracovať požadovaný návrh výkonnostných noriem a pozmeňovacie návrhy kapitol IV a V dohovoru SOLAS, ako aj určiť všetky následné zmeny iných nástrojov.

Na zasadnutí NCSR 11 sa pokračovalo v diskusii o tom, či a ako zahrnúť systém VDES do kapitol IV a V dohovoru SOLAS, pričom sa zohľadnili možnosti, ktoré vypracovala korešpondenčná skupina. Na zasadnutí NCSR 11 sa znovuzriadila korešpondenčná skupina pre systém výmeny údajov na veľmi vysokej frekvencii (VDES) pod koordináciou Japonska s cieľom dokončiť pozmeňovacie návrhy dohovoru SOLAS vrátane následných zmien. Únia na zasadnutí NCSR 11 zastávala pozíciu podporiť zriadenie pracovnej skupiny pre plavbu, ktorá by pokračovala v diskusiách o zmenách dohovoru SOLAS, a podporiť znovuzriadenie korešpondenčnej skupiny, ktorá by pokračovala v potrebnej práci medzi zasadnutiami.

Na zasadnutí NCSR 12 sa posúdila správa korešpondenčnej skupiny o pozmeňovacích návrhoch dohovoru SOLAS vrátane následných zmien povinných a nepovinných nástrojov a súhlasilo sa s postúpením tejto práce pracovnej skupine s cieľom dokončiť ju. Po posúdení správy pracovnej skupiny podvýbor súhlasil s pozmeňovacími návrhmi kapitoly V dohovoru SOLAS a dodatku k nemu. Podvýbor súhlasil aj s následnými pozmeňovacími návrhmi kódexu HSC z roku 1994 a kódexu HSC z roku 2000. Po zvážení posúdenia pracovnej skupiny týkajúceho sa schválenia uvedených pozmeňovacích návrhov dohovoru SOLAS sa podvýbor dohodol, že vyzve MSC 110, aby ich schválilo ako naliehavú záležitosť s cieľom ich prijatia na MSC 111 a nadobudnutia platnosti 1. januára 2028. Únia na zasadnutí NCSR 12 zastávala pozíciu podporiť prácu korešpondenčnej skupiny a navrhnúť, aby sa jej správa postúpila pracovnej skupine na ďalšie posúdenie.

Na zasadnutí MSC 110 sa schválili pozmeňovacie návrhy kapitoly V dohovoru SOLAS a dodatku k nemu týkajúce sa zavedenia systému výmeny údajov na veľmi vysokej frekvencii (VDES) s následným plánovaným prijatím na MSC 111. Výbor takisto schválil súvisiace následné pozmeňovacie návrhy kódexov HSC z rokov 1994 a 2000 s následným plánovaným prijatím na MSC 111, a to v súlade s uvedenými pozmeňovacími návrhmi dohovoru SOLAS. Tieto pozmeňovacie návrhy rozoslal sekretariát IMO prostredníctvom obežníka IMO č. 5063 z 29. septembra 2025.

Únia na zasadnutí MSC 110 zastávala pozíciu podporiť pozmeňujúce návrhy.

Únia by mala tieto zmeny podporiť, pretože je efektívnejšie používať vyhradené kanály pre špecifické správy aplikácie (ASM) VDES a VDES má dodatočnú kapacitu na výmenu väčšieho množstva digitálnych údajov, a preto by mohol v zvládnuť budúci nárast dopytu po využívaní digitálnych údajov v námornej rádiokomunikácii. Výmena digitálnych údajov navyše prináša mnohé výhody nielen pre ochranu a situačnú informovanosť, ale aj pre bezpečnosť, efektívnosť plavby, ochranu morského prostredia a zníženie záťažové námorníkov. Systém VDES významne rozširuje výhody vyplývajúce zo systému AIS a považuje sa za faktor umožňujúci elektronickú navigáciu. Zavedením systému VDES sa výrazne zlepšuje schopnosť výmeny správ ASM a iných informácií medzi loďami a pobrežnými orgánmi.

Pokiaľ ide o zmeny predpisov IV/5, V/4 a V/5 dohovoru SOLAS, na zasadnutí NCSR 12 sa vzali na vedomie úvahy spoločnej skupiny expertov IMO/ITU o vypracovaní pozmeňovacích návrhov dohovoru SOLAS. Posúdili sa aj možnosti zmeny dohovoru SOLAS, ktoré pripravila spoločná skupina expertov IMO/ITU, pričom sa zohľadnili dokumenty vrátane podkladov

Únie k zasadnutiu NCSR 12, v ktorých boli uvedené pripomienky k možnostiam predloženým spoločnou skupinou expertov IMO/ITU. Na zasadnutí NCSR 12 sa tieto záležitosti postúpili pracovnej skupine na ďalšie preskúmanie a finalizáciu pozmeňovacích návrhov dohovoru SOLAS. Na zasadnutí NCSR 12 sa súhlasilo s pozmeňovacími návrhmi predpisov IV/5, V/4 a V/5 dohovoru SOLAS, ktoré sa týkajú požiadavky na šírenie informácií o námornej bezpečnosti (MSI) a informácií súvisiacich s pátraním a záchranou (SAR) prostredníctvom všetkých prevádzkovaných uznaných mobilných satelitných služieb (RMSS), a schválilo sa odôvodnenie predloženia uvedených pozmeňovacích návrhov na odsúhlasenie na MSC 110 s cieľom ich prijatia na MSC 111 a nadobudnutia platnosti 1. januára 2028. Únia na zasadnutí NCSR 12 zastávala pozíciu podporiť predložený návrh Únie s pozmeňovacími návrhmi dohovoru SOLAS týkajúcimi sa šírenia MSI a informácií súvisiacich s SAR prostredníctvom všetkých prevádzkovaných uznaných mobilných satelitných služieb.

Na zasadnutí MSC 110 sa schválili pozmeňovacie návrhy predpisov IV/5, V/4 a V/5 dohovoru SOLAS, ktoré sa týkajú požiadavky na šírenie informácií o námornej bezpečnosti (MSI) a informácií súvisiacich s pátraním a záchranou (SAR) prostredníctvom všetkých prevádzkovaných mobilných satelitných služieb uznaných organizáciou na používanie v globálnom námornom núdzovom a bezpečnostnom systéme (GMDSS), s následným plánovaným prijatím na MSC 111. Tieto pozmeňovacie návrhy rozoslal sekretariát IMO prostredníctvom obežníka IMO č. 5063 z 29. septembra 2025.

Únia na zasadnutí MSC 110 zastávala pozíciu podporiť pozmeňujúce návrhy.

Únia by mala tieto zmeny podporiť, pretože zavedením nových uznaných mobilných satelitných služieb sa musí jasne stanoviť požiadavka na šírenie informácií o námornej bezpečnosti a informácií súvisiacich s pátraním a záchranou prostredníctvom všetkých prevádzkovaných uznaných mobilných satelitných služieb.

4.2. Zmeny kódexu ESP z roku 2011

Podvýbor pre dizajn a stavbu lodí na svojom 10. zasadnutí (ďalej len „SDC 10“) rokoval o navrhovaných zmenách kódexu ESP z roku 2011 a súhlasil, že práca by sa mala vykonávať medzi zasadnutiami v rámci korešpondenčnej skupiny, ktorej úlohou by malo byť posúdenie návrhu zmien kódexu ESP. Únia na zasadnutí SDC 10 zastávala pozíciu navrhnúť, aby sa navrhované zmeny kódexu ESP prerokovali buď v korešpondenčnej skupine, alebo aby sa postúpili pracovnej skupine, ktorá sa zriadi na SDC 11.

Na zasadnutí SDC 11 sa posúdila správa korešpondenčnej skupiny o zmenách kódexu ESP z roku 2011 s cieľom povoliť používanie techník diaľkovej kontroly (RIT) a táto záležitosť sa postúpila pracovnej skupine. Po posúdení správy pracovnej skupiny sa na zasadnutí SDC 11 schválili pozmeňovacie návrhy kódexu ESP z roku 2011 týkajúce sa začlenenia RIT na schválenie na MSC 110 a následné prijatie na MSC 111. Únia na zasadnutí SDC 11 zastávala pozíciu podporiť správu korešpondenčnej skupiny o používaní techník diaľkovej kontroly a jej postúpenie pracovnej skupine.

Na zasadnutí MSC 110 sa schválili pozmeňovacie návrhy kódexu ESP z roku 2011 s cieľom povoliť používanie RIT s plánovaným prijatím na MSC 111 a nadobudnutím platnosti 1. januára 2028. Tieto pozmeňovacie návrhy rozoslal sekretariát IMO prostredníctvom obežníka IMO č. 5063 z 29. septembra 2025.

Únia na zasadnutí MSC 110 zastávala pozíciu podporiť pozmeňujúce návrhy.

Únia by mala tieto zmeny podporiť, pretože tieto techniky ponúkajú väčšiu efektívnosť, vyššiu flexibilitu a spoľahlivosť pri každodenných činnostiach prehliadky a kontroly bez toho, aby sa zhoršil výsledok uvedených prehliadok.

4.3. Zmeny kódexu LSA

Podvýbor pre lodné systémy a vybavenie na svojom 10. zasadnutí (ďalej len „SSE 10“) v zásade súhlasil s pozmeňovacími návrhmi kódexu LSA, ktoré sa týkajú požiadaviek na navrhovanie a testovanie prototypov pre zariadenia používané pri prevádzkovom testovaní systémov uvoľňovania záchranných člnov spúšťaných voľným pádom bez spustenia záchranného člna, s cieľom dokončiť ich do SSE 11 a poveril korešpondenčnú skupinu pre kódex LSA dokončením pozmeňovacích návrhov. Únia na zasadnutí SSE 10 zastávala pozíciu podporiť to, aby sa diskusia postúpila pracovnej skupine.

Po schválení práce korešpondenčnej skupiny sa na zasadnutí SSE 11 posúdili pozmeňovacie návrhy a pracovná skupina bola poverená ich dokončením. Na zasadnutí SSE 10 sa súhlasilo s pozmeňovacími návrhmi kódexu LSA s plánovaným schválením na MSC 110 a prijatím na MSC 111. Únia na zasadnutí SSE 11 zastávala pozíciu podporiť správu korešpondenčnej skupiny a zriadenie pracovnej skupiny pre záchranné prostriedky, ktorá by na tomto zasadnutí dokončila pozmeňovacie návrhy kódexu LSA.

Po posúdení pozmeňovacích návrhov kódexu LSA sa na zasadnutí MSC 110 schválili pozmeňovacie návrhy s plánovaným prijatím na MSC 111. Tieto pozmeňovacie návrhy rozoslal sekretariát IMO prostredníctvom obežníka IMO č. 5063 z 29. septembra 2025.

Únia na zasadnutí MSC 110 zastávala pozíciu podporiť pozmeňujúce návrhy.

Únia by mala podporiť tieto zmeny, pretože uľahčia bezpečnosť života na mori tým, že zvýšia dôveru v účinnú a efektívnu prevádzku záchranných člnov spúšťaných voľným pádom v prípade opustenia lode.

4.4. Zmeny protokolu o nákladovej značke z roku 1988

Na zasadnutí MSC 107 sa schválilo doplnenie nového pracovného bodu s cieľom zmeniť protokol o nákladovej značke z roku 1988, aby sa stanovila požiadavka na inštaláciu zábradlí na konštrukcii paluby v snahe minimalizovať bezpečnostné riziká. Výbor tento nový pracovný bod schválil. Únia na zasadnutí MSC 107 zastávala pozíciu tento nový pracovný bod podporiť.

Na zasadnutí SDC 10 sa síce v zásade súhlasilo s pozmeňovacím návrhom predpisu 25 protokolu o nákladovej značke z roku 1988, ale konštatovalo sa, že na finalizáciu je potrebná ďalšia práca, a súhlasilo sa, že sa výbor požiada o predĺženie cieľového roku dokončenia tohto pracovného bodu na rok 2025 a tento bod programu sa ponechá na predbežnom programe SDC 11. Únia na zasadnutí SDC 10 zastávala pozíciu podporiť pozmeňovací návrh predpisu 25 protokolu o nákladovej značke z roku 1988.

Na zasadnutí SDC 11 sa súhlasilo s pozmeňovacími návrhmi predpisu 25 protokolu o nákladovej značke z roku 1988 so schválením na MSC 110 a s následným prijatím na MSC 111, a to s očakávaným nadobudnutím platnosti 1. januára 2028. Únia na zasadnutí SDC 11 zastávala pozíciu podporiť pozmeňovací návrh predpisu 25 protokolu o nákladovej značke z roku 1988.

Na zasadnutí MSC 110 sa schválili pozmeňovacie návrhy predpisu 25 protokolu o nákladovej značke z roku 1988, ktoré sa týkajú požiadavky na inštaláciu zábradlí na konštrukcii paluby,

s plánovaným prijatím na MSC 111. Tieto pozmeňovacie návrhy rozoslal sekretariát IMO prostredníctvom obežníka IMO č. 5063 z 29. septembra 2025.

Únia na zasadnutí MSC 110 zastávala pozíciu podporiť pozmeňujúce návrhy.

Únia by mala tieto zmeny podporiť, pretože inštalácia trojúrovňových zábradlí na konštrukcii paluby môže účinne zvýšiť ochranu posádky, znížiť riziko pádu posádky cez palubu a zranenia a zlepšiť bezpečnosť lodí s minimálnymi hospodárskymi nákladmi.

5. RELEVANTNÉ PRÁVNE PREDPISY EÚ A PRÁVOMOC EÚ

5.1. Relevantné právne predpisy EÚ

5.1.1. *Pozmeňovacie návrhy predpisov 13 a 14 a dodatku VII k prílohe VI k dohovoru MARPOL*

Cieľom smernice (EÚ) 2016/802³ je znížiť emisie oxidu siričitého z niektorých kvapalných palív. Smernica má predchádzať znečisťovaniu ovzdušia spôsobenému škodlivými emisiami vznikajúcimi pri spaľovaní kvapalných palív s vysokým obsahom síry, ktoré poškodzuje ľudské zdravie a životné prostredie, a prispieva k ukladaniu kyselín, a kontrolovať ho. V článkoch 6 a 13, ako aj v prílohe I sa odkazuje na pravidlá stanovené v prílohe VI k dohovoru MARPOL týkajúce sa maximálneho obsahu síry v lodných palivách a emisií SO_x z lodí vo vodách EÚ.

V rámcovej smernici o morskej stratégii⁴ sa vyžaduje, aby členské štáty do roku 2020 prijali opatrenia potrebné na dosiahnutie alebo udržanie „dobrého environmentálneho stavu“ morského prostredia. Dobrý environmentálny stav je „environmentálny stav morských vôd, ktoré tvoria ekologicky rozmanité a dynamické oceány a moria, ktoré sú v rámci štandardných podmienok čisté, zdravé a produktívne, a využívanie morského prostredia je na trvalo udržateľnej úrovni, a teda zachováva potenciál na využitie a činnosti súčasných a budúcich generácií“ (článok 3 ods. 5 rámcovej smernice o morskej stratégii). Na určenie dobrého environmentálneho stavu je okrem iného potrebné, aby sa minimalizovala eutrofizácia spôsobená ľudskou činnosťou, najmä jej nepriaznivé účinky, ako sú straty biodiverzity, degradácia ekosystémov, škodlivé vodné kvety a nedostatok kyslíka vo vodách v blízkosti dna. Uplatňovaním požiadaviek úrovne III po označení severovýchodného Atlantiku za oblasť kontroly emisií (NECA) sa prispeje k znižovaniu hromadenia dusíka pochádzajúceho z námornej dopravy a podporí sa úsilie členských štátov EÚ, ktoré ležia na pobreží týchto vôd, o dosiahnutie „dobrého environmentálneho stavu“ podľa rámcovej smernice o morskej stratégii.

V smernici o kvalite okolitého ovzdušia⁵ (revidovanej v roku 2024) sa okrem iného stanovujú limitné hodnoty NO₂ s cieľom zabraňovať škodlivým vplyvom znečisťovania ovzdušia na zdravie ľudí a/alebo životné prostredie, predchádzať týmto účinkom alebo ich znižovať. V smernici o kvalite okolitého ovzdušia sa uvádza, že na dosiahnutie cieľov v nej stanovených je mimoriadne dôležité bojovať proti emisiám znečisťujúcich látok pri zdroji zavedením

³ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/802 z 11. mája 2016 o znížení obsahu síry v niektorých kvapalných palivách (Ú. v. EÚ L 132, 21.5.2016, s. 58, <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/802/oj>).

⁴ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/56/ES zo 17. júna 2008, ktorou sa ustanovuje rámec pre činnosť Spoločenstva v oblasti morskej environmentálnej politiky (rámcová smernica o morskej stratégii) (Ú. v. EÚ L 164, 25.6.2008, s. 19, <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/56/oj>).

⁵ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/50/ES z 21. mája 2008 o kvalite okolitého ovzdušia a čistejšom ovzduší v Európe (Ú. v. EÚ L 152, 11.6.2008, s. 1, <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/50/oj>).

opatrení obmedzujúcich emisie výfukových plynov motorov rôznych mobilných a stacionárnych zdrojov prostredníctvom noriem týkajúcich sa kvality motorov alebo paliva. Únia zaviedla rôzne právne predpisy regulujúce emisie prostredníctvom noriem týkajúcich sa motorov v rôznych druhoch cestnej dopravy (osobné motorové vozidlá, nákladné a úžitkové vozidlá prostredníctvom noriem Euro⁶) a necestných pojazdných strojov (plavidlá vnútrozemskej plavby a rušne prostredníctvom smernice o necestných pojazdných strojoch⁷).

Pozmeňovacie návrhy predpisov 13 a 14 a dodatku VII k prílohe VI k dohovoru MARPOL o prijatí oblasti kontroly emisií preto môžu rozhodujúcim spôsobom ovplyvniť obsah smernice (EÚ) 2016/802. Dôvodom je, že vytvorenie oblasti kontroly emisií v členských štátoch EÚ by ovplyvnilo uplatňovanie tejto smernice, keďže jej článok 6, článok 13 a príloha I k nej odkazujú na pravidlá stanovené v prílohe VI k dohovoru MARPOL týkajúce sa maximálneho obsahu síry v lodných palivách a emisií SO_x z lodí vo vodách EÚ.

5.1.2. Pozmeňovacie návrhy predpisov 20, 25, 27 a 28 prílohy VI k dohovoru MARPOL

Nariadením (EÚ) 2015/757 o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií oxidu uhličitého z námornej dopravy⁸ sa stanovuje právny rámec systému EÚ na monitorovanie, nahlasovanie a overovanie emisií skleníkových plynov. Cieľom uvedeného nariadenia je zabezpečovať spoľahlivé a overiteľné údaje o emisiách skleníkových plynov a ukazovatele energetickej efektívnosti, poskytovať podklady tvorcom politik a stimulovať trhové zavádzanie energetickejšie efektívnych technológií a uplatňovanie správania, ktoré prispieva k energetickej efektívnosti. Tento cieľ plní odstraňovaním trhových prekážok, ako je nedostatok informácií. Nadobudlo účinnosť 1. júla 2015. Zlepšenie prístupu širokej verejnosti k databáze IMO o spotrebe lodného paliva (IMO DCS) a zavedenie doložky o preskúmaní krátkodobého opatrenia na zníženie emisií skleníkových plynov sú zamerané na zníženie uhlíkovej náročnosti medzinárodnej lodnej dopravy spôsobom, ktorý je v súlade s úrovňou ambícií stanovenou v stratégii IMO na zníženie emisií skleníkových plynov z lodí. Zlepšenie konzistentnosti/kvality údajov nahlasovaných v systéme zberu údajov v databáze IMO DCS a rozšírenie prístupu širokej verejnosti k údajom má vplyv na zber a nahlasovanie údajov o spotrebe lodného paliva, a preto by mohlo ovplyvniť monitorovanie, overovanie a nahlasovanie emisií skleníkových plynov z lodnej dopravy podľa nariadenia EÚ o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní.

V európskom právnom predpise v oblasti klímy⁹ sa stanovujú záväzné ciele Únie v oblasti klímy (v porovnaní s rokom 1990), ktorými je zníženie čistej bilancie emisií skleníkových

⁶ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 z 20. júna 2007 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel so zreteľom na emisie ľahkých osobných a úžitkových vozidiel (Euro 5 a Euro 6) a o prístupe k informáciám o opravách a údržbe vozidiel (Ú. v. EÚ L 171, 29.6.2007, s. 1, <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/715/oj>).

Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 z 18. júna 2009 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel a motorov s ohľadom na emisie z ťažkých úžitkových vozidiel (Euro VI) a o prístupe k informáciám o oprave a údržbe vozidiel (Ú. v. EÚ L 188, 18.7.2009, s. 1, <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/595/oj>).

⁷ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/1628 zo 14. septembra 2016 o požiadavkách na emisné limity plyných a pevných znečisťujúcich látok a typové schválenie spaľovacích motorov necestných pojazdných strojov, ktorým sa menia nariadenia (EÚ) č. 1024/2012 a (EÚ) č. 167/2013, a ktorým sa mení a zrušuje smernica 97/68/ES (Ú. v. EÚ L 252, 16.9.2016, s. 53, <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1628/oj>).

⁸ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/757 z 29. apríla 2015 o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií oxidu uhličitého z námornej dopravy a o zmene smernice 2009/16/ES (Ú. v. EÚ L 123, 19.5.2015, s. 55, <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/oj>).

⁹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1119 z 30. júna 2021, ktorým sa stanovuje rámec na dosiahnutie klimatickej neutrality a menia nariadenia (ES) č. 401/2009 a (EÚ) 2018/1999 (európsky

plynov, teda emisií po odpočítaní odstránených emisií, aspoň o 55 % do roku 2030 a o 90 % do roku 2040 (návrh Komisie). Zahŕňa aj cieľ dosiahnuť klimatickú neutralitu do roku 2050 a ambiciózny cieľ čistých záporných emisií po tomto roku.

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

- revíziu smernice 2003/87/ES o systéme EÚ na obchodovanie s emisiami (ETS)¹⁰ smernicou (EÚ) 2023/959¹¹ s cieľom rozšíriť systém EU ETS o odvetvie námornej dopravy tak, aby sa naň uplatňoval od 1. januára 2024 (spolu s potrebnými zmenami nariadenia EÚ o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní¹² s cieľom zrevidovať pravidlá monitorovania a nahlasovania, a to aj prostredníctvom revízie príslušných vykonávacích a delegovaných aktov),
- nariadenie (EÚ) 2023/1805¹³ je zamerané na využívanie palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív v námornej doprave (nariadenie FuelEU Maritime) a nariaďuje sa ním využívanie týchto palív loďami, ktoré sa zastavujú v prístavoch EÚ so začiatkom uplatňovania od 1. januára 2025.

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

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

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

právny predpis v oblasti klímy) (Ú. v. EÚ L 243, 9.7.2021, s. 1, <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

¹⁰ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES z 13. októbra 2003 o vytvorení systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Spoločenstve, a ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 96/61/ES (Text s významom pre EHP) (Ú. v. EÚ L 275, 25.10.2003, s. 32, <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj>).

¹¹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/959 z 10. mája 2023, ktorou sa mení smernica 2003/87/ES o vytvorení systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Únii a rozhodnutie (EÚ) 2015/1814 o zriadení a prevádzke trhovej stabilizačnej rezervy systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Únii (Ú. v. EÚ L 130, 16.5.2023, s. 134, <http://data.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj>).

¹² Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/957 z 10. mája 2023, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2015/757 s cieľom začleniť činnosti námornej dopravy do systému EÚ na obchodovanie s emisiami a zabezpečiť monitorovanie, nahlasovanie a overovanie emisií ďalších skleníkových plynov a emisií z ďalších typov lodí (Ú. v. EÚ L 130, 16.5.2023, s. 105, <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/957/oj>).

¹³ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/1805 z 13. septembra 2023 o využívaní palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív v námornej doprave a o zmene smernice 2009/16/ES (Ú. v. EÚ L 234, 22.9.2023, s. 48, <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj>).

Pozmeňovacie návrhy predpisov 20, 25, 27 a 28 prílohy VI k dohovoru MARPOL týkajúcich sa prístupnosti databázy IMO pre spotrebu lodného paliva (IMO DCS) a doložka o preskúmaní krátkodobého opatrenia na zníženie emisií skleníkových plynov preto môžu rozhodujúcim spôsobom ovplyvniť požiadavky uplatniteľné podľa nariadenia (EÚ) 2015/757, nariadenia (EÚ) 2023/1805 a smernice (EÚ) 2023/959.

5.1.3. *Zmeny kapitol IV a V dohovoru SOLAS a dodatku (osvedčenia) k nemu a zmeny kódexu HSC z roku 1994 a kódexu HSC z roku 2000*

V článku 6 smernice 2002/59/ES, ktorou sa zriaďuje monitorovací a informačný systém Spoločenstva pre lodnú dopravu¹⁴, sa stanovuje, že každá loď vstupujúca do prístavu členského štátu musí byť vybavená AIS, ktorý spĺňa výkonnostné normy IMO.

Nariadením (EÚ) 2019/1239 sa zriaďuje európske prostredie jednotnej námornej platformy¹⁵. Existuje možnosť využívať systém VDES na prenos ohlasovacích formalít vyžadovaných nariadením.

Rádiokomunikačné zariadenia sú uvedené v oddiele 5 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2025/1533¹⁶. Vykonávacie nariadenie obsahuje požiadavky na konštrukčný návrh, konštrukciu a výkonnosť vybavenia námorných lodí a skúšobné normy pre toto vybavenie. Vychádza zo splnomocnenia Komisie stanoviť vykonávacími aktmi požiadavky na konštrukčný návrh, konštrukciu a výkonnosť, ako aj skúšobné normy pre vybavenie námorných lodí, ktoré patrí do rozsahu pôsobnosti smernice 2014/90/EÚ o vybavení námorných lodí¹⁷, a to v súlade s jej článkom 35 ods. 2.

V článku 6 ods. 2 písm. a) bode i) smernice 2009/45/ES o bezpečnostných pravidlách a normách pre osobné lode¹⁸ sa stanovuje, že nové osobné lode triedy A, ktoré vykonávajú vnútroštátne plavby v rámci EÚ, musia byť úplne v súlade s požiadavkami dohovoru SOLAS z roku 1974 v znení zmien. Preto by akékoľvek zmeny predpisov dohovoru SOLAS mali vplyv na spoločné pravidlá Únie stanovené v smernici.

Zmeny kapitol IV a V dohovoru SOLAS a dodatku (osvedčenia) k nemu a zmeny kódexu HSC z roku 1994 a kódexu HSC z roku 2000 preto môžu mať rozhodujúci vplyv na požiadavky uplatniteľné podľa smernice 2002/59/ES, smernice 2014/90/EÚ a smernice 2009/45/ES.

¹⁴ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/59/ES z 27. júna 2002, ktorou sa zriaďuje monitorovací a informačný systém Spoločenstva pre lodnú dopravu a ktorou sa zrušuje smernica Rady 93/75/EHS (Ú. v. ES L 208, 5.8.2002, s. 10, <http://data.europa.eu/eli/dir/2002/59/oj>).

¹⁵ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1239 z 20. júna 2019, ktorým sa zriaďuje európske prostredie jednotnej námornej platformy a ktorým sa zrušuje smernica 2010/65/EÚ (Ú. v. EÚ L 198, 25.7.2019, s. 64, <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1239/oj>).

¹⁶ Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2025/1533 z 23. júla 2025, ktorým sa stanovujú pravidlá uplatňovania smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/90/EÚ, pokiaľ ide o požiadavky na konštrukčný návrh, konštrukciu a výkonnosť vybavenia námorných lodí a skúšobné normy pre toto vybavenie, a ktorým sa zrušuje vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2024/1975 (Ú. v. EÚ L, 2025/1533, 23.7.2025, http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/1533/oj).

¹⁷ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/90/EÚ z 23. júla 2014 o vybavení námorných lodí a o zrušení smernice Rady 96/98/ES (Ú. v. EÚ L 257, 28.8.2014, s. 146, <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/90/oj>).

¹⁸ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/45/ES zo 6. mája 2009 o bezpečnostných pravidlách a normách pre osobné lode (Ú. v. EÚ L 163, 25.6.2009, s. 1, <http://data.europa.eu/eli/dir/2009/45/oj>).

5.1.4. Zmeny kódexu ESP z roku 2011

Nariadením (EÚ) č. 530/2012 o urýchlennom zavedení konštrukčných požiadaviek na dvojitý alebo ekvivalentný trup pre ropné tankery s jednoduchým trupom¹⁹ sa zavádza povinné uplatňovanie schémy IMO pre posudzovanie stavu (CAS) na ropné tankery s jednoduchým trupom staršie než 15 rokov. V programe rozšírených inšpekcií v rámci prehliadok lodí na hromadný náklad a ropných tankerov známom aj ako program rozšírených prehliadok (ESP) sa podrobne uvádza spôsob vykonávania týchto dôslednejších posúdení. Keďže v schéme CAS sa program ESP používa ako nástroj na dosiahnutie jej cieľa, všetky zmeny inšpekcií ESP, ako sú aktuálne zmeny s cieľom sústrediť sa pri meraní hrúbky v rámci prvej obnovujúcej prehliadky ropných tankerov s dvojitým trupom len na podozrivé miesta, budú automaticky platné v rámci nariadenia (EÚ) č. 530/2012.

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

5.1.5. Zmeny kódexu LSA

Normy pre záchranné člny a nafukovacie záchranné člny, ako aj pre spúšťacie zariadenia a navijaky upravuje vykonávacie nariadenie (EÚ) 2025/1533, v ktorom sa odkazuje na kódex LSA. Vykonávacie nariadenie obsahuje požiadavky na konštrukčný návrh, konštrukciu a výkonnosť vybavenia námorných lodí a skúšobné normy pre toto vybavenie. Vychádza zo splnomocnenia Komisie stanoviť vykonávacími aktmi požiadavky na konštrukčný návrh, konštrukciu a výkonnosť, ako aj skúšobné normy pre vybavenie námorných lodí, ktoré patrí do rozsahu pôsobnosti smernice 2014/90/EÚ o vybavení námorných lodí, a to v súlade s jej článkom 35 ods. 2.

V smernici 2009/45/ES o bezpečnostných pravidlách a normách pre osobné lode sa v článku 6 ods. 2 písm. a) bode i) na osobné lode triedy A uplatňuje dohovor SOLAS v znení zmien, ako aj príslušné kódexy vrátane kódexu LSA, zatiaľ čo v kapitole III prílohy I o záchranných prostriedkoch sa stanovujú rôzne a rozsiahle požiadavky na osobné lode triedy B, C a D, ktoré vykonávajú vnútroštátnu plavbu, ktoré sa týkajú aj nafukovacích záchranných člnov a záchranných člnov prostredníctvom uplatňovania kódexu LSA.

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

5.1.6. Zmeny protokolu o nákladovej značke z roku 1988

Pojem „medzinárodné dohovory“ vymedzený v smernici 2009/45/ES o bezpečnostných pravidlách a normách pre osobné lode [článok 2 bod a)] zahŕňa dohovor o nákladovej značke spolu s jeho príslušnými protokolmi a zmenami a so súvisiacimi záväznými kódexmi v aktuálnom znení. Okrem toho sa v článku 6 ods. 2 písm. b) uvedenej smernice stanovuje, že „všetky nové osobné lode dlhé 24 metrov a viac musia byť v súlade s Medzinárodným dohovorom o nákladových čiarach ponoru z roku 1966“.

Zmeny protokolu o nákladovej značke z roku 1988 preto môžu rozhodujúcim spôsobom ovplyvniť uplatnenie smernice 2009/45/ES.

¹⁹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 530/2012 z 13. júna 2012 o urýchlennom zavedení konštrukčných požiadaviek na dvojitý alebo ekvivalentný trup pre ropné tankery s jednoduchým trupom (Ú. v. EÚ L 172, 30.6.2012, s. 3, <http://data.europa.eu/eli/reg/2012/530/oj>).

5.2. Právomoc EÚ

Predmet plánovaných aktov sa týka oblastí, na ktoré sa zväčša vzťahujú sekundárne právne predpisy Únie, ako sa vysvetľuje v oddiele 5.1. Únia má preto na základe poslednej časti článku 3 ods. 2 ZFEÚ výlučnú vonkajšiu právomoc, keďže pripravované akty môžu „ovplyvniť spoločné pravidlá alebo zmeniť rozsah ich pôsobnosti“. Pripravované akty môžu rozhodujúcim spôsobom ovplyvniť obsah týchto právnych predpisov EÚ, a to predovšetkým:

- smernice (EÚ) 2016/802. Dôvodom je, že vytvorenie oblasti kontroly emisií v členských štátoch EÚ by ovplyvnilo uplatňovanie tejto smernice, keďže jej článok 6, článok 13 a príloha I k nej odkazujú na pravidlá stanovené v prílohe VI k dohovoru MARPOL týkajúce sa maximálneho obsahu síry v lodných palivách a emisií SO_x z lodí vo vodách EÚ,
- nariadenia (EÚ) 2015/757. Dôvodom je, že sa ním stanovuje právny rámec pre systém EÚ na monitorovanie, nahlasovanie a overovanie emisií skleníkových plynov. Súlad s novými povinnosťami, ktoré vyplývajú z rozšírenia systému EU ETS na námornú dopravu a z nariadenia FuelEU Maritime, bude vychádzať zo systému monitorovania, nahlasovania a overovania zriadeného nariadením o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií oxidu uhličitého z námornej dopravy,
- smernice 2003/87/ES revidovanej smernicou (EÚ) 2023/959 s cieľom rozšíriť systém EU ETS o odvetvie námornej dopravy. Dôvodom je, že sú úzko spojené s opatreniami IMO v oblasti skleníkových plynov, ako je systém zberu údajov IMO, index energetickej efektívnosti existujúcej lode (EEXI) a ukazovateľ uhlíkovej náročnosti (CII), s cieľom zhromažďovať a uverejňovať informácie o technickej a prevádzkovej energetickej efektívnosti lodí zvlášť za každú loď,
- nariadenia (EÚ) 2023/1805. Dôvodom je, že je úzko spojené s opatreniami IMO v oblasti skleníkových plynov, ako je systém zberu údajov IMO, index energetickej efektívnosti existujúcej lode (EEXI) a ukazovateľ uhlíkovej náročnosti (CII), s cieľom zhromažďovať a uverejňovať informácie o technickej a prevádzkovej energetickej efektívnosti lodí zvlášť za každú loď,
- smernice 2002/59/ES. Dôvodom je, že v jej článku 6 sa stanovuje, že každá loď vstupujúca do prístavu členského štátu musí byť vybavená AIS, ktorý spĺňa výkonnostné normy IMO,
- nariadenia (EÚ) 2019/1239. Dôvodom je možnosť používať systém VDES na prenos ohlasovacích formalít požadovaných nariadením,
- smernice 2014/90/EÚ a vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2025/1533. Dôvodom je, že rádiokomunikačné zariadenia sú uvedené v oddiele 5 vykonávacieho nariadenia. Normy pre záchranné člny a nafukovacie záchranné člny, ako aj pre spúšťacie zariadenia a navijaky okrem toho upravuje vykonávacie nariadenie, v ktorom sa odkazuje na kódex LSA,
- smernice 2009/45/ES. Dôvodom je, že v článku 6 ods. 2 písm. a) bode i) sa stanovuje, že nové osobné lode triedy A musia byť úplne v súlade s požiadavkami dohovoru SOLAS z roku 1974 v znení zmien, ako aj s príslušnými kódexmi vrátane kódexu LSA pre osobné lode triedy A. V článku 6 ods. 4 sa stanovuje, že vysokorýchlostné osobné plavidlá, ktoré boli postavené k 1. januáru 1996 alebo neskôr alebo sa na nich k tomuto dňu vykonali opravy, zmeny alebo úpravy významnej povahy, ak vykonávajú vnútroštátnu plavbu, musia spĺňať požiadavky predpisov X/2 a X/3 dohovoru SOLAS z roku 1974, v ktorých sa stanovuje uplatňovanie „Kódexu o vysokorýchlostných plavidlách“. V kapitole III „Záchranné

prostriedky“ prílohy I k nej sa stanovujú rôzne a rozsiahle požiadavky pre osobné lode triedy B, C a D, ktoré vykonávajú vnútroštátnu plavbu, a to aj pokiaľ ide o nafukovacie záchranné člny a záchranné člny prostredníctvom uplatňovania kódexu LSA. Pojem „medzinárodné dohovory“ vymedzený v článku 2 bode a) navyše zahŕňa dohovor o nákladovej značke spolu s jeho príslušnými protokolmi a zmenami a so súvisiacimi záväznými kódexmi v aktuálnom znení. Okrem toho sa v článku 6 ods. 2 písm. b) uvedenej smernice stanovuje, že „všetky nové osobné lode dlhé 24 metrov a viac musia byť v súlade s Medzinárodným dohovorom o nákladových čiarach ponoru z roku 1966“,

- nariadenia (EÚ) č. 530/2012. Dôvodom je to, že sa ním stanovuje povinnosť uplatňovať schému IMO pre posudzovanie stavu (CAS) na ropné tankery s jednoduchým trupom staršie ako 15 rokov. V programe rozšírených inšpekcií v rámci prehliadok lodí na hromadný náklad a ropných tankerov známom aj ako program rozšírených prehliadok (ESP) sa podrobne uvádza spôsob vykonávania týchto dôslednejších posúdení. Keďže v schéme CAS sa program ESP používa ako nástroj na dosiahnutie jej cieľa, všetky zmeny inšpekcií ESP, ako sú aktuálne zmeny s cieľom sústrediť sa pri meraní hrúbky v rámci prvej obnovujúcej prehliadky ropných tankerov s dvojitým trupom len na podozrivé miesta, budú automaticky platné v rámci nariadenia (EÚ) č. 530/2012.

6. PRÁVNY ZÁKLAD

6.1. Procesnoprávny základ

6.1.1. Zásady

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

Článok 218 ods. 9 ZFEÚ sa uplatňuje bez ohľadu na to, či je Únia členom predmetného orgánu alebo zmluvnou stranou dohody²⁰.

Pojem „*akty s právnymi účinkami*“ zahŕňa akty, ktoré majú právne účinky na základe pravidiel medzinárodného práva, ktorým sa riadi predmetný orgán. Ide najmä o situácie, keď sa v medzinárodnej dohode, ktorou sa zriaďuje orgán, stanovuje, že jeho rozhodnutia sú pre zmluvné strany záväzné. Je to tak napríklad v prípade, že medzinárodná dohoda udeľuje orgánu právomoc zmeniť určité aspekty dohody alebo jej príloh.

6.1.2. Uplatnenie na tento prípad

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

Pripravované akty, ktoré má výbor IMO MEPC na svojom 84. zasadnutí prijať, predstavujú akty s právnymi účinkami, keďže môžu rozhodujúcim spôsobom ovplyvniť obsah právnych predpisov EÚ, ako sa uvádza v oddieloch 5.1 a 5.2.

Pripravované akty, ktoré má výbor IMO MSC na svojom 111. zasadnutí prijať, predstavujú akty s právnymi účinkami, keďže môžu rozhodujúcim spôsobom ovplyvniť obsah právnych predpisov EÚ, ako sa uvádza v oddiele 5.1.

²⁰ Vec C-399/12, Nemecko/Rada (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, bod 64.

Pripravované akty nedopĺňajú ani nemenia inštitucionálny rámec dohody.

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

6.2. Hmotnoprávny základ

6.2.1. Zásady

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

6.2.2. Uplatnenie na tento prípad

Hlavný cieľ a obsah pripravovaného aktu sa týka námornej dopravy, aj keď niekoľko plánovaných zmien sa týka environmentálnych aspektov. Hmotnoprávnym základom navrhovaného rozhodnutia je preto článok 100 ods. 2 ZFEÚ.

6.3. Záver

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

Návrh

ROZHODNUTIE RADY

o pozícii, ktorá sa má v mene Európskej únie zaujať v Medzinárodnej námornej organizácii počas 84. zasadnutia Výboru pre ochranu morského prostredia o prijatí zmien Medzinárodného dohovoru o zabránení znečisťovaniu z lodí (MARPOL) a počas 111. zasadnutia Výboru pre námornú bezpečnosť o prijatí zmien Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori (SOLAS) z roku 1974, Medzinárodného kódexu pre bezpečnosť vysokorýchlostných plavidiel z roku 1994 (kódex HSC z roku 1994), Medzinárodného kódexu pre bezpečnosť vysokorýchlostných plavidiel z roku 2000 (kódex HSC z roku 2000), Medzinárodného kódexu programu rozšírených inšpekcií v rámci prehliadok lodí na hromadný náklad a ropných tankerov z roku 2011 (kódex ESP z roku 2011), Medzinárodného kódexu pre záchranné prostriedky (kódex LSA) a protokolu z roku 1988 k Medzinárodnému dohovoru o nákladovej značke z roku 1966 (protokol o nákladovej značke z roku 1988)

RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

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

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

keďže:

- (1) Dohovor o Medzinárodnej námornej organizácii (ďalej len „IMO“) nadobudol platnosť 17. marca 1958.
- (2) IMO je špecializovanou agentúrou Organizácie Spojených národov, ktorá zodpovedá za bezpečnosť a bezpečnostnú ochranu lodnej dopravy a prevenciu znečisťovania mora plavidlami. Členmi IMO sú všetky členské štáty Únie. Únia nie je členom IMO.
- (3) Podľa článku 38 písm. a) dohovoru IMO vykonáva Výbor pre ochranu morského prostredia (MEPC) také funkcie, ktorými IMO je alebo môže byť poverená na základe alebo podľa medzinárodných dohovorov o prevencii a kontrole znečisťovania morí z lodí, najmä pokiaľ ide o prijatie a zmenu predpisov alebo iných ustanovení. Na svojom 84. zasadnutí prijme výbor MEPC pozmeňovacie návrhy dohovoru MARPOL v súlade s článkom 16 ods. 2 písm. b), c) a d).
- (4) Podľa článku 28 písm. b) dohovoru IMO poskytuje Výbor pre námornú bezpečnosť zariadenia na výkon akýchkoľvek úloh, ktorými bol poverený v súlade s uvedeným dohovorom alebo ktorými ho poverilo Zhromaždenie IMO alebo Rada IMO, alebo akýchkoľvek úloh, ktorými môže byť poverený v uvedenom rozsahu pôsobnosti prostredníctvom akéhokoľvek iného medzinárodného nástroja a ktoré IMO akceptuje. Na svojom 111. zasadnutí prijme výbor MSC zmeny v súlade s článkom VIII písm. b) bodom iv) dohovoru SOLAS a článkom VI ods. 2 písm. d) protokolu o nákladovej značke z roku 1988.
- (5) Výbor IMO pre ochranu morského prostredia má na svojom 84. zasadnutí, ktoré sa bude konať 27. apríla až 1. mája 2026, prijať pozmeňovacie návrhy prílohy VI

k Medzinárodnému dohovoru o zabránení znečisťovaniu z lodí (MARPOL) týkajúce sa označenia severovýchodného Atlantiku za novú oblasť kontroly emisií (predpisy 13 a 14 a dodatok VII), prístupnosti databázy IMO pre spotrebu lodného paliva (IMO DCS) a doložky o preskúmaní krátkodobého opatrenia na zníženie emisií skleníkových plynov (predpisy 20, 25, 27 a 28).

- (6) Výbor IMO pre námornú bezpečnosť má na svojom 111. zasadnutí, ktoré sa bude konať 13. až 22. mája 2026, prijať zmeny kapitol IV a V Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori (SOLAS) z roku 1974 a dodatku (osvedčenia) k nemu, Medzinárodného kódexu pre bezpečnosť vysokorýchlostných plavidiel z roku 1994 (kódex HSC z roku 1994), Medzinárodného kódexu pre bezpečnosť vysokorýchlostných plavidiel z roku 2000 (kódex HSC z roku 2000), Medzinárodného kódexu programu rozšírených inšpekcií v rámci prehliadok lodí na hromadný náklad a ropných tankerov z roku 2011 (kódex ESP z roku 2011), Medzinárodného kódexu pre záchranné prostriedky (kódex LSA) a prílohy B k protokolu z roku 1988 k Medzinárodnému dohovoru o nákladovej značke z roku 1966 (protokol o nákladovej značke z roku 1988).
- (7) Pripravované akty výboru MEPC a výboru MSC budú mať právne účinky.
- (8) Preto je vhodné stanoviť pozíciu, ktorá sa má zaujať v mene Únie na MEPC 84, keďže pripravované akty môžu rozhodujúcim spôsobom ovplyvniť obsah práva Únie, konkrétne smernicu (EÚ) 2016/802 o znížení obsahu síry v niektorých kvapalných palivách¹, nariadenie (EÚ) 2015/757 o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií oxidu uhličitého z námornej dopravy², smernicu (EÚ) 2023/959, ktorou sa mení smernica 2003/87/ES o vytvorení systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Únii a rozhodnutie (EÚ) 2015/1814 o zriadení a prevádzke trhovej stabilizačnej rezervy systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Únii³, nariadenie (EÚ) 2023/1805 o využívaní palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív v námornej doprave⁴.
- (9) Únia by preto mala podporiť zmeny predpisov 13 a 14 a dodatku VII k prílohe VI k dohovoru MARPOL, pretože tieto zmeny prispievajú k prevencii, znižovaniu a ku kontrole emisií znečisťujúcich ovzdušie z lodí v záujme dosiahnutia súvisiacich zdravotných, environmentálnych a hospodárskych prínosov.
- (10) Únia by mala podporiť aj pozmeňovacie návrhy predpisu 27 prílohy VI k dohovoru MARPOL, pretože sa nimi ďalej zlepší prístupnosť k údajom z IMO DCS na zabezpečenie spoľahlivého zavedenia rámca CII a uľahčenie jeho preskúmania.
- (11) Únia by mala podporiť pozmeňovacie návrhy predpisov 20, 25, 27 a 28 prílohy VI k dohovoru MARPOL, pretože vyplývajú z prijatia stratégie IMO v oblasti skleníkových plynov z roku 2023 a z finalizácie preskúmania krátkodobých opatrení zo strany IMO a umožňujú ďalšie preskúmanie týchto predpisov.
- (12) Je vhodné stanoviť pozíciu, ktorá sa má zaujať v mene Únie počas MSC 111, keďže pripravované akty môžu rozhodujúcim spôsobom ovplyvniť obsah právnych predpisov Únie, konkrétne smernice 2009/45/ES o bezpečnostných pravidlách a normách pre

¹ Ú. v. EÚ L 132, 21.5.2016, s. 58.

² Ú. v. EÚ L 123, 19.5.2015, s. 55.

³ Ú. v. EÚ L 130, 16.5.2023, s. 134.

⁴ Ú. v. EÚ L 234, 22.9.2023, s. 48.

osobné lode⁵, smernice 2002/59/ES, ktorou sa zriaďuje monitorovací a informačný systém Spoločenstva pre lodnú dopravu⁶, nariadenia (EÚ) č. 530/2012 o urýchlenom zavedení konštrukčných požiadaviek na dvojité alebo ekvivalentný trup pre ropné tankery s jednoduchým trupom⁷ a smernice 2014/90/EÚ o vybavení námorných lodí⁸.

- (13) Únia by preto mala podporiť zmeny kapitol IV a V dohovoru SOLAS a dodatku (osvedčenia) k nemu, ako aj zmeny kódexu HSC z roku 1994 a kódexu HSC z roku 2000, pretože je efektívnejšie používať vyhradené kanály pre špecifické správy aplikácie (ASM) VDES a VDES má dodatočnú kapacitu na výmenu väčšieho množstva digitálnych údajov, a preto by mohol v zvládnuť budúci nárast dopytu po využívaní digitálnych údajov v námornej rádiokomunikácii. Výmena digitálnych údajov navyše prináša mnohé výhody nielen pre ochranu a situačnú informovanosť, ale aj pre bezpečnosť, efektívnosť plavby, ochranu morského prostredia a zníženie záťaže námorníkov. Systém VDES významne rozširuje výhody vyplývajúce zo systému AIS a považuje sa za faktor umožňujúci elektronickú navigáciu. Zavedením systému VDES sa výrazne zlepšuje schopnosť výmeny správ ASM a iných informácií medzi loďami a pobrežnými orgánmi. Únia by takisto mala tieto zmeny podporiť, pretože zavedením nových uznaných mobilných satelitných služieb sa musí jasne stanoviť požiadavka na šírenie informácií o námornej bezpečnosti a informácií súvisiacich s pátraním a záchranou prostredníctvom všetkých prevádzkovaných uznaných mobilných satelitných služieb.
- (14) Únia by mala podporiť zmeny kódexu ESP z roku 2011, pretože tieto techniky ponúkajú väčšiu efektívnosť, vyššiu flexibilitu a spoľahlivosť pri každodenných činnostiach prehliadky a kontroly bez toho, aby sa zhoršil výsledok týchto prehliadok.
- (15) Únia by mala podporiť zmeny kódexu LSA, pretože uľahčia bezpečnosť života na mori tým, že zvýšia dôveru v účinnú a efektívnu prevádzku záchranných člnov spúšťaných voľným pádom v prípade opustenia lode.
- (16) Únia by mala podporiť zmeny protokolu o nákladovej značke z roku 1988, pretože inštalácia trojúrovňových zábradlí na konštrukcii paluby môže účinne zvýšiť ochranu posádky, znížiť riziko pádu posádky cez palubu a zranenia a zlepšiť bezpečnosť lodí s minimálnymi hospodárskymi nákladmi.
- (17) Pozíciu Únie vyjadria členské štáty Únie, ktoré sú členmi IMO, konajúc spoločne v záujme Európskej únie,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Pozíciou, ktorá sa má v mene Únie zaujať na 84. zasadnutí Výboru Medzinárodnej námornej organizácie (ďalej len „IMO“) pre ochranu morského prostredia alebo na ktoromkoľvek nasledujúcom zasadnutí, je súhlas s prijatím pozmeňovacích návrhov:

- a) predpisov 13 a 14 a dodatku VII k prílohe VI k dohovoru MARPOL týkajúcich sa označenia severovýchodného Atlantiku za novú oblasť kontroly emisií (ECA);

⁵ Ú. v. EÚ L 163, 25.6.2009, s. 1.

⁶ Ú. v. ES L 208, 5.8.2002, s. 10.

⁷ Ú. v. EÚ L 172, 30.6.2012, s. 3.

⁸ Ú. v. EÚ L 257, 28.8.2014, s. 146.

- b) predpisov 20, 25, 27 a 28 prílohy VI k dohovoru MARPOL týkajúcich sa prístupnosti databázy IMO o spotrebe lodného paliva (IMO DCS) a doložky o preskúmaní krátkodobého opatrenia na zníženie emisií skleníkových plynov.

Článok 2

Pozíciou, ktorá sa má v mene Únie zaujať na 111. zasadnutí Výboru Medzinárodnej námornej organizácie (IMO) pre námornú bezpečnosť alebo na ktoromkoľvek nasledujúcom zasadnutí, je súhlas s prijatím pozmeňovacích návrhov:

- a) kapitol IV a V a dodatku (osvedčenia) k Medzinárodnému dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori (SOLAS) z roku 1974;
- b) Medzinárodného kódexu pre bezpečnosť vysokorýchlostných plavidiel z roku 1994 (kódex HSC z roku 1994);
- c) Medzinárodného kódexu pre bezpečnosť vysokorýchlostných plavidiel z roku 2000 (kódex HSC z roku 2000);
- d) Medzinárodného kódexu programu rozšírených inšpekcií v rámci prehliadok lodí na hromadný náklad a ropných tankerov z roku 2011 (kódex ESP z roku 2011);
- e) Medzinárodného kódexu pre záchranné prostriedky (kódex LSA);
- f) prílohy B k protokolu z roku 1988 k Medzinárodnému dohovoru o nákladovej značke z roku 1966 (protokol o nákladovej značke z roku 1988).

Článok 3

- g) Pozíciu uvedenú v článku 1 vyjadria členské štáty Únie, ktoré sú členmi Výboru IMO pre ochranu morského prostredia, konajúc spoločne v záujme Únie.
- h) Pozíciu uvedenú v článku 2 vyjadria členské štáty Únie, ktoré sú členmi Výboru IMO pre námornú bezpečnosť, konajúc spoločne v záujme Únie.

Článok 4

Toto rozhodnutie je určené členským štátom.

V Bruseli

*Za Radu
predseda/predsedička*