



Rada
Európskej únie

V Bruseli 31. marca 2023
(OR. en)

8026/23

Medziinštitucionálny spis:
2023/0092(NLE)

MAR 48
OMI 28

NÁVRH

Od:	Martine DEPREZOVÁ, riaditeľka, v zastúpení generálnej tajomníčky Európskej komisie
Dátum doručenia:	31. marca 2023
Komu:	Thérèse BLANCHETOVÁ, generálna tajomníčka Rady Európskej únie
Č. dok. Kom.:	COM(2023) 181 final
Predmet:	Návrh ROZHODNUTIA RADY o pozícii, ktorá sa má v mene Európskej únie zaujať v Medzinárodnej námornej organizácii na 107. zasadnutí Výboru pre námornú bezpečnosť, pokiaľ ide o prijatie zmien Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori (SOLAS), Medzinárodného kódexu pre bezpečnosť vysokorýchlostných plavidiel z roku 1994 (kódex HSC z roku 1994), kódexu HSC z roku 2000, Medzinárodného kódexu pre lode plaviace sa v polárnych vodách (polárny kódex), Medzinárodného dohovoru o normách výcviku, kvalifikácie a strážnej služby námorníkov z roku 1978 (STCW) a príslušného kódexu a Medzinárodného kódexu o záchranných prostriedkoch (LSA)

Delegáciám v prílohe zasielame dokument COM(2023) 181 final.

Príloha: COM(2023) 181 final



EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 31. 3. 2023
COM(2023) 181 final

2023/0092 (NLE)

Návrh

ROZHODNUTIE RADY

o pozícii, ktorá sa má v mene Európskej únie zaujať v Medzinárodnej námornej organizácii na 107. zasadnutí Výboru pre námornú bezpečnosť, pokiaľ ide o prijatie zmien Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori (SOLAS), Medzinárodného kódexu pre bezpečnosť vysokorýchlostných plavidiel z roku 1994 (kódex HSC z roku 1994), kódexu HSC z roku 2000, Medzinárodného kódexu pre lode plaviace sa v polárnych vodách (polárny kódex), Medzinárodného dohovoru o normách výcviku, kvalifikácie a strážnej služby námorníkov z roku 1978 (STCW) a príslušného kódexu a Medzinárodného kódexu o záchranných prostriedkoch (LSA)

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. PREDMET NÁVRHU

Tento návrh sa týka rozhodnutia o pozícii, ktorá sa má zaujať v mene Únie na 107. zasadnutí Výboru Medzinárodnej námornej organizácie pre námornú bezpečnosť (ďalej len „MSC 107“), ktoré sa uskutoční od 31. mája do 9. júna 2023.

Na zasadnutí MSC 106 sa naplánovalo, že na zasadnutí MSC 107 sa prijmú zmeny:

1. kapitoly II-2 Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori (ďalej len „SOLAS“) z roku 1974 a Medzinárodného kódexu pre bezpečnosť vysokorychlostných plavidiel z roku 1994 (ďalej len „kódex HSC z roku 1994“) a kódexu HSC z roku 2000;
2. kapitoly XIV Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori (SOLAS) z roku 1974 a Medzinárodného kódexu pre lode plaviace sa v polárnych vodách (ďalej len „polárny kódex“);
3. Medzinárodného dohovoru o normách výcviku, kvalifikácie a strážnej služby námorníkov z roku 1978 (ďalej len „STCW“) a príslušného kódexu
4. a Medzinárodného kódexu o záchranných prostriedkoch (ďalej len „LSA“).

2. KONTEXT NÁVRHU

2.1. Dohovor o Medzinárodnej námornej organizácii

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

Dohovor nadobudol platnosť 17. marca 1958.

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

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

2.2. Medzinárodná námorná organizácia

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

Členstvo v IMO je otvorené pre všetky štáty a všetky členské štáty EÚ sú jej členmi. Vzťahy EÚ s IMO sú založené najmä na dohode o súčinnosti a spolupráci uzavretej v roku 1974

medzi vtedajšou Medzivládnu námornou poradnou organizáciou (IMCO) a Komisiou Európskych spoločností.

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

Výbor IMO pre ochranu morského prostredia takisto 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 prevážaných vo veľkom, odpadových vôd, odpadu a emisií z lodí do vzduchu vrátane látok znečisťujúcich ovzdušie a emisií skleníkových plynov. K ďalším otázkam patria nakladanie so záťažovou vodou, antivegetatívne systémy, recyklácia lodí, príprava a reakcia na znečistenie a identifikácia osobitných oblastí, najmä citlivých morských oblastí.

Výbory IMO pre námornú bezpečnosť a ochranu morského prostredia poskytujú zariadenia na výkon akýchkoľvek úloh, ktorými boli poverené v dohovore o IMO alebo ktorými ich poverilo Zhromaždenie alebo Rada IMO, alebo úloh, ktorými môžu byť poverené v uvedenom rozsahu pôsobnosti prostredníctvom akéhokoľvek iného medzinárodného nástroja a ktoré IMO akceptuje. Rozhodnutia Výborov pre námornú bezpečnosť a ochranu morského prostredia a ich pomocných orgánov sa prijímajú väčšinou členov.

2.3. Plánovaný akt Výboru IMO pre námornú bezpečnosť

Výbor MSC má na svojom 107. zasadnutí od 31. mája do 9. júna 2023 prijať zmeny kapitoly II-2 dohovoru SOLAS a kódexov HSC z rokov 1994 a 2000 týkajúce sa zákazu kyseliny perfluóroktánsulfónovej (ďalej len „PFOS“), kapitoly XIV dohovoru SOLAS a polárneho kódexu týkajúce sa bezpečnosti rybárskych plavidiel, dohovoru STCW a kódexu o používaní elektronických osvedčení a kódexu o LSA týkajúce sa noriem vetrania v úplne uzatvorených záchranných člnoch.

Účelom plánovaných zmien kapitoly II-2 dohovoru SOLAS a kódexov HSC z rokov 1994 a 2000 je zakázať používanie hasiacich pien obsahujúcich PFOS pri hasení požiarov na mori.

Účelom plánovaných zmien kapitoly XIV dohovoru SOLAS a polárneho kódexu je posilniť normy bezpečnosti pre lode plaviace sa v polárnych vodách, ktoré nie sú certifikované podľa dohovoru SOLAS.

Účelom plánovaných zmien dohovoru a kódexu STCW je zaviesť používanie elektronických osvedčení námorníkov s cieľom uľahčiť prácu a znížiť administratívnu záťaž pre správne orgány vlajkových štátov, úradníkov štátnej prístavnej kontroly a námorníkov a umožniť rýchlejšiu identifikáciu falošných osvedčení.

Účelom plánovaných zmien kódexu LSA je posilniť bezpečnostné požiadavky, pokiaľ ide o normy vetrania v úplne uzatvorených záchranných člnoch.

3. POZÍCIA, KTORÁ SA MÁ ZAUJAŤ V MENE ÚNIE

3.1. Zmeny kapitoly II-2 Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori (SOLAS) z roku 1974 a Medzinárodného kódexu pre bezpečnosť

vysokorýchlostných plavidiel z roku 1994 (kódex HSC z roku 1994) a kódexu HSC z roku 2000

Na zasadnutí MSC 101 bol schválený nový výstup s cieľom zakázať používanie PFOS v nových hasiacich systémoch, ktorý Únia podporila. Na zasadnutí MSC 101 sa zaradil do dvojročného programu podvýboru pre lodné systémy a zariadenia (ďalej len „SSE“).

Na zasadnutí SSE 7 bolo odsúhlasené rozšírenie rozsahu výstupu „Vypracovanie ustanovení s cieľom zakázať používanie hasiacich pien obsahujúcich kyselinu perfluóroktánsulfónovú (PFOS) na hasenie požiaru na palube lodí“, aby zahŕňal ďalšie predpisy kapitoly II-2 dohovoru SOLAS a iné nástroje, s plánovaným schválením na zasadnutí MSC 102. Únia podporila začlenenie tohto nového výstupu do programu SSE 8.

Na zasadnutí MSC 102 bolo odsúhlasené rozšírenie rozsahu výstupu a jeho zahrnutie do programu SSE 8, čo Únia podporila.

Na zasadnutí SSE 8 boli odsúhlasené návrhy zmien kapitoly II-2 dohovoru SOLAS a kódexov HSC z rokov 1994 a 2000 týkajúcich sa zákazu PFOS. Pozíciou Únie na tomto zasadnutí bolo podporiť navrhované zmeny KAPITOLY II-2 dohovoru SOLAS a zmeny kódexov HSC z rokov 1994 a 2000 a Únia navrhla, aby sa postúpili pracovnej skupine s cieľom finalizovať zmeny dohovoru SOLAS a kódexov HSC.

Na zasadnutí MSC 106 boli schválené návrhy zmien kapitoly II-2 dohovoru SOLAS a kódexov HSC z rokov 1994 a 2000 [bod 11.29 správy zo zasadnutia MSC 106 (MSC 106/19)], s plánovaným prijatím na zasadnutí MSC 107.

Pozícia Únie na zasadnutí MSC 106 bola podporiť schválenie návrhu zmien kapitoly II-2 dohovoru SOLAS a kódexov HSC z rokov 1994 a 2000.

Pozíciou Únie by mala byť podpora týchto zmien, keďže PFOS bola škodlivá látka tak pre ľudské zdravie, ako aj pre morské prostredie a týmito zmenami sa zakáže používanie hasiacich pien obsahujúcich PFOS pri hasení požiarov na mori.

3.2. Zmeny kapitoly XIV Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori (SOLAS) z roku 1974 a polárneho kódexu

Na zasadnutí MSC 100 sa zväžili navrhované zmeny kapitoly XIV dohovoru SOLAS s cieľom uľahčiť povinné uplatňovanie určitých ustanovení na rybárske plavidlá. Okrem toho sa na tomto zasadnutí zvažovalo zavedenie povinnosti vykonávať určité metodiky na určenie spôsobilosti lode na plavbu v ľadových vodách ako základný prvok plánovania plavby (polárny kódex, kapitola 11) a uviedlo sa, že možno argumentovať za zavedenie povinnosti mať na palube Príručku pre plavbu v polárnych vodách polárneho kódexu alebo jej prvky.

Pozíciou Únie na zasadnutí MSC 100 bolo vyjadriť podporu, aby sa na zasadnutí MSC 100 ďalej preskúmali návrhy zmien kapitoly XIV dohovoru SOLAS a polárneho kódexu, pokiaľ ide o rybárske plavidlá.

Výbor na zasadnutí MSC 101 zväžil rozšírenie ustanovení polárneho kódexu na lode, ktoré nie sú certifikované podľa dohovoru SOLAS, a návrh rezolúcie zhromaždenia, v ktorej sa členské štáty vyzývajú, aby dobrovoľne podnikli kroky na uplatňovanie bezpečnostných opatrení polárneho kódexu na lode, ktoré nie sú certifikované podľa dohovoru SOLAS.

Na zasadnutí MSC 101 sa následne schválil návrh rezolúcie zhromaždenia o dočasných bezpečnostných opatreniach pre lode, ktoré nie sú certifikované podľa dohovoru SOLAS a ktoré sa plavia v polárnych vodách, a rozhodlo sa postúpiť na zasadnutie NCSR 7 zváženie dôsledkov a uskutočniteľnosti uplatňovania kapitol 9 a 11 polárneho kódexu na lode, ktoré nie

sú certifikované podľa dohovoru SOLAS, ako aj určenie spôsobu čo najlepšieho zvýšenia bezpečnosti lodí, ktoré nie sú certifikované podľa dohovoru SOLAS, vrátane možného vypracovania zmien dohovoru SOLAS a/alebo polárneho kódexu.

Pozícia Únie na zasadnutí MSC 101 bola:

1. v zásade podporiť návrh postúpiť túto otázku výboru NCSR na ďalšie zváženie;
2. podporiť vypracovanie návrhu rezolúcie zhromaždenia, pokiaľ ide o rybárske plavidlá.

Podvýbor pre plavbu, komunikáciu a pátranie a záchranu (ďalej len „NCSR“) na svojom 7. zasadnutí súhlasil so zriadením korešpondenčnej skupiny koordinovanej Novým Zélandom.

Na zasadnutí NCSR 7 bolo pozíciou Únie vo všeobecnosti podporiť návrh na začatie posudzovania technických otázok týkajúcich sa uskutočniteľnosti a dôsledkov uplatňovania kapitol 9 a 11 polárneho kódexu na lode, ktoré nie sú certifikované podľa dohovoru SOLAS.

Na zasadnutí NCSR 8 podvýbor súhlasil, že:

1. návrhy zmien polárneho kódexu, ktoré sa majú vypracovať, by sa mali obmedziť na existujúce časti I-A a I-B s možnými následnými zmenami úvodnej časti;
2. rozsah uplatňovania príslušných predpisov, ktoré sa majú vypracovať v časti I-A polárneho kódexu, by sa mal rozšíriť minimálne na všetky plavby v polárnych vodách v prípade rybárskych plavidiel s dĺžkou 24 metrov a viac, rekreačných jacht s hrubou priestornosťou 300 ton a viac, ktoré nevykonávajú obchodnú činnosť, a nákladných lodí s hrubou priestornosťou 300 ton a viac, ale menej ako 500 ton, a
3. by sa mali vypracovať návrhy zmien kapitoly XIV dohovoru SOLAS s cieľom rozšíriť uplatňovanie polárneho kódexu na iné lode, ako aj riešiť výnimky a rozhodnutia na základe vlastného uváženia.

V záujme ďalšieho pokroku v tejto otázke podvýbor nakoniec súhlasil s opätovným zriadením korešpondenčnej skupiny pre bezpečnostné opatrenia v prípade lodí, ktoré nie sú certifikované podľa dohovoru SOLAS a ktoré sa plavia v polárnych vodách.

Pozíciou Únie na zasadnutí NCSR 8 bolo podporiť opätovné zriadenie korešpondenčnej skupiny s cieľom ďalej rozpracovať znenie kapitol 9 a 11, ako aj vypracovať návrh znenia zmeny dohovoru SOLAS, najmä pokiaľ ide o rybárske a rekreačné plavidlá.

Pozíciou Únie na zasadnutí NCSR 9 bolo podporiť návrhy zmien kapitoly XIV dohovoru SOLAS, ako aj návrhy zmien častí I-A a I-B polárneho kódexu, pokiaľ ide o rybárske a rekreačné plavidlá.

Výbor na zasadnutí MSC 106 schválil plánované zmeny kapitoly XIV dohovoru SOLAS a polárneho kódexu [bod 13.9 správy zo zasadnutia MSC 106 (MSC 106/19)], s plánovaným prijatím na zasadnutí MSC 107 a nadobudnutím platnosti 1. januára 2026.

Pozíciou Únie na zasadnutí MSC 106 bolo podporiť návrhy zmien kapitoly XIV dohovoru SOLAS, ako aj návrhy zmien častí I-A a I-B polárneho kódexu.

Pozíciou Únie by mala byť podpora týchto zmien, keďže sa nimi posilnia normy bezpečnosti pre lode, ktoré nie sú certifikované podľa dohovoru SOLAS a ktoré sa plavia v polárnych vodách.

3.3. Zmeny Medzinárodného dohovoru o normách výcviku, kvalifikácie a strážnej služby námorníkov z roku 1978 (STCW) a príslušného kódexu

Podvýbor pre ľudský aspekt, výcvik a strážnu službu (ďalej len „HTW“) na svojom 5. zasadnutí zvážil predloženie návrhu jednotného výkladu predpisu I/2 dohovoru STCW, ktorého cieľom je objasniť význam pojmu „originál“ osvedčení námorníkov vzhľadom na možnosť používať elektronické osvedčenia na účely dohovoru STCW, ako je to už v prípade iných dohovorov. IMO v skutočnosti už vypracovala usmernenia týkajúce sa používania elektronických osvedčení (FAL.5/Circ.39/Rev.2). Názory na zasadnutí HTW 5 sa však líšili, pokiaľ ide o to, či tieto usmernenia už umožňujú elektronické osvedčovanie podľa STCW.

Únia na zasadnutí HTW 5 zastávala pozíciu podporiť návrh na objasnenie významu pojmu „originál“ (predpis I/2 dohovoru STCW) s cieľom umožniť uznávanie osvedčení v elektronickej podobe.

Výbor pre námornú bezpečnosť (MSC) na svojom 100. zasadnutí súhlasil so zahrnutím výstupu „Vypracovanie zmien dohovoru a kódexu STCW v záujme používania elektronických osvedčení a dokumentov námorníkov“ do dvojročného programu podvýboru HTW a predbežného programu na zasadnutie HTW 6 s cieľovým rokom dokončenia 2020, a to v spolupráci s podvýborom III, ak o to požiada podvýbor HTW. Na zasadnutí MSC 100 sa takisto súhlasilo s informovaním výboru FAL o novom výstupe, keďže výbor FAL schválil usmernenia týkajúce sa používania elektronických osvedčení (FAL.5/Circ.39/Rev.2).

Únia na zasadnutí MSC 100 zastávala pozíciu podporiť návrh nového výstupu týkajúceho sa používania elektronických osvedčení podľa dohovoru a kódexu STCW.

Na zasadnutí HTW 6 sa poznamenalo, že najlepším ďalším postupom by bolo začať diskusiu o tejto otázke v rámci korešpondenčnej skupiny. EÚ na tomto zasadnutí zastávala pozíciu podporiť zriadenie korešpondenčnej skupiny.

Na zasadnutí HTW 7 sa po prerokovaní správy korešpondenčnej skupiny uznalo, že je potrebná ďalšia práca a posúdenie, pokiaľ ide o zmenu príslušných predpisov dohovoru STCW, ustanovení častí A a B kódexu STCW a vypracovanie návrhu usmernení. Preto bola korešpondenčná skupina opätovne zriadená.

Pozíciou Únie na zasadnutí HTW 7 bolo vo všeobecnosti podporiť prácu korešpondenčnej skupiny a navrhnúť, aby bola správa postúpená pracovnej skupine, ktorá sa má zriadiť na zasadnutí HTW 8 s cieľom finalizovať návrhy zmien STCW a návrh usmernení.

Na zasadnutí HTW 8 sa vzal na vedomie značný pokrok, ktorý dosiahla korešpondenčná skupina pri vypracúvaní návrhov zmien dohovoru a kódexu STCW týkajúcich sa používania elektronických osvedčení námorníkov a návrhu usmernení týkajúcich sa používania elektronických osvedčení námorníkov a súvisiaceho návrhu obežníka STCW.7. Únia podporila prácu korešpondenčnej skupiny a navrhla, aby bola správa postúpená pracovnej skupine.

Na zasadnutí MSC 106 boli schválené návrhy zmien predpisov I/1 a I/2 dohovoru STCW a oddielu A-I/2 kódexu STCW [body 10.4 a 10.5 správy zo zasadnutia MSC 106 (MSC 106/19)], s plánovaným prijatím na zasadnutí MSC 107.

Pozíciou Únie na zasadnutí MSC 106 bolo podporiť schválenie návrhov zmien predpisov I/1 a I/2 dohovoru STCW a oddielu A-I/2 kódexu STCW týkajúcich sa používania elektronických osvedčení.

Pozíciou Únie by mala byť podpora týchto zmien, keďže digitalizácia osvedčení podľa STCW by uľahčila prácu a znížila administratívnu záťaž pre správne orgány vlajkových štátov, úradníkov štátnej prístavnej kontroly a námorníkov. Takisto by mohla umožniť rýchlejšiu identifikáciu falošných osvedčení.

3.4. Zmeny Medzinárodného kódexu o záchranných prostriedkoch (LSA)

Výbor pre námornú bezpečnosť (MSC) na svojom 97. zasadnutí stanovil nový výstup týkajúci sa požiadaviek na vetranie úplne uzatvorených záchranných člnov, ktorý Únia podporila.

Podvýbor pre lodné systémy a zariadenia (SSE) na svojom 4. zasadnutí zriadil korešpondenčnú skupinu pre záchranné prostriedky (LSA) koordinovanú Spojenými štátmi s cieľom zhromaždiť požadované údaje, určiť možné kritériá, z ktorých by mali vychádzať nové požiadavky na vetranie, a odporučiť kritériá, ktoré sa majú použiť na účely návrhov zmien kapitoly IV odseku 4.6.6.1 kódexu o LSA a návrhov zmien rezolúcie MSC.81(70).

Pozíciou Únie na zasadnutí SSE 4 bolo v zásade podporiť ďalšiu diskusiu v rámci pracovnej skupiny o návrhoch zmien kódexu LSA a rezolúcie MSC.81(70).

Podvýbor SSE na svojom 5. zasadnutí súhlasil, že:

1. v prípade úplne uzatvorených záchranných člnov by miera ventilácie/výmeny vzduchu založená na mikroklimatických parametroch mala byť kritériom stanoveným v návrhu zmien kódexu LSA bez toho, aby sa tým vylúčili metódy aktívneho alebo pasívneho vetrania;
2. koncentrácia CO₂ by nemala presiahnuť 5 000 ppm, čo si vyžaduje mieru vetrania najmenej 5 m³/h na osobu, a nové požiadavky na vetranie by sa mali uplatňovať na všetky nové úplne uzatvorené záchranné člny, ktoré boli namontované na palube lode po dátume nadobudnutia platnosti zmien, a
3. obývatel'né prostredie by sa malo v prípade záchranných člnov vo všeobecnosti udržiavať najmenej 24 hodín, kým v prípade záchranných plavidiel lodí plávajúcich v polárnych vodách možno vyžadovať dlhší čas.

Napokon boli na zasadnutí SSE 5 odsúhlasené návrhy zmien kódexu LSA týkajúcich sa vetrania v úplne uzatvorených záchranných člnoch na konečné predloženie výboru MSC na schválenie po finalizovaní súvisiacich zmien kódexu LSA týkajúcich sa vetrania v záchranných plavidlách iných ako úplne uzatvorených záchranných člnoch. Druhé uvedené zmeny boli postúpené korešpondenčnej skupine na ďalšie zváženie.

Pozíciou Únie na zasadnutí SSE 5 bolo podporiť ďalšiu diskusiu v rámci pracovnej skupiny o návrhoch zmien kódexu o LSA a rezolúcie MSC.81(70).

Pre časové obmedzenia bola na zasadnutí SSE 6 zriadená korešpondenčná skupina s cieľom finalizácie na SSE 7. Cieľový dátum dokončenia bol predĺžený do roku 2021.

Na zasadnutí SSE 7 boli odsúhlasené návrhy zmien kódexu LSA týkajúcich sa vetrania v záchranných plavidlách iných ako úplne uzatvorených záchranných člnoch. Pokiaľ ide o rezolúciu MSC.81(70), na tomto zasadnutí boli odsúhlasené návrhy zmien v súvislosti s bodmi 6.10 (Prevádzková skúška záchranného člnu) a 6.14 (Dodatočné skúšky pre úplne uzatvorené záchranné člny). Podvýbor preto opätovne zriadil korešpondenčnú skupinu pre záchranné prostriedky s cieľom finalizovať návrhy zmien revidovaného odporúčania týkajúceho sa skúšok záchranných prostriedkov [rezolúcia MSC.81(70)] v záujme skúšok spôsobov vetrania v prípade čiastočne uzatvorených záchranných člnov.

Pozíciou Únie na zasadnutí SSE 7 bolo podporiť ďalšiu diskusiu v rámci pracovnej skupiny pre LSA o návrhoch zmien kódexu o LSA a rezolúcie MSC.81(70).

Na zasadnutí SSE 8 bol odsúhlasený:

1. návrh rezolúcie MSC o zmenách Medzinárodného kódexu o záchranných prostriedkoch (LSA) (v súvislosti s požiadavkami na vetranie záchranných plavidiel v kapitole IV) vrátane ustanovenia o uplatňovaní a súvisiaceho návrhu rezolúcie MSC;
2. návrh zmien revidovaného odporúčania [rezolúcia MSC.81(70)] na prijatie na zasadnutí MSC 107 v spojení s prijatím súvisiacich zmien kódexu LSA (pozri bod 3.21), ako sa uvádza v prílohe 2.

Únia na zasadnutí SSE 8 podporila ďalšiu diskusiu v rámci pracovnej skupiny pre LSA o návrhoch zmien rezolúcie MSC.81(70) s cieľom finalizácie na tomto zasadnutí, aby návrhy zmien kódexu LSA a rezolúcie MSC.81(70) mohli nadobudnúť platnosť spoločne 1. januára 2026.

Na zasadnutí MSC 106 boli schválené návrhy zmien kódexu o LSA v prípade úplne uzatvorených záchranných člnov a revidovaného odporúčania týkajúceho sa skúšok záchranných prostriedkov (revidované odporúčanie) [rezolúcia MSC.81(70)] v prípade úplne uzatvorených záchranných člnov [body 11.4.1 a 11.6.1 správy zo zasadnutia MSC 106 (MSC 106/19)], s plánovaným prijatím na zasadnutí MSC 107.

Pozíciou Únie na zasadnutí MSC 106 bolo podporiť návrhy zmien kódexu LSA v prípade úplne uzatvorených záchranných člnov a revidovaného odporúčania týkajúceho sa skúšok záchranných prostriedkov (revidované odporúčanie) [rezolúcia MSC.81(70)] v prípade úplne uzatvorených záchranných člnov a pripomenúť význam prijatia návrhov zmien týkajúcich sa úplne uzatvorených záchranných člnov.

Pozíciou Únie by mala byť podpora týchto zmien, keďže sa nimi posilňujú bezpečnostné požiadavky, pokiaľ ide o normy vetrania v úplne uzatvorených záchranných člnoch.

3.5. Relevantné právne predpisy EÚ a právomoc EÚ

3.5.1. Zmeny kapitoly II-2 Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori (SOLAS) z roku 1974 a Medzinárodného kódexu pre bezpečnosť vysokorýchlostných plavidiel z roku 1994 (kódex HSC z roku 1994) a kódexu HSC z roku 2000

Nariadenie (EÚ) 2019/1021 o perzistentných organických látkach¹. Zakazujú sa v ňom nové zariadenia, ktoré používajú PFOS a jej deriváty.

Nariadenie (EÚ) č. 1257/2013 o recyklácii lodí². V tomto nariadení sa stanovuje niekoľko dodatočných požiadaviek, ktoré presahujú rámec požiadaviek stanovených v Hongkonskom dohovore, vrátane dvoch dodatočných nebezpečných materiálov (PFOS a HBCDD) v prílohách k nemu.

Zmeny kapitoly II-2 dohovoru SOLAS a kódexov HSC z rokov 1994 a 2000 tak budú mať vplyv na požiadavky uplatniteľné podľa nariadenia (EÚ) 2019/1021 a nariadenia (EÚ) č. 1257/2013.

¹ Ú. v. EÚ L 169, 25.6.2019, s. 45.

² Ú. v. EÚ L 330, 10.12.2013, s. 1.

3.5.2. Zmeny kapitoly XIV Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori (SOLAS) z roku 1974 a polárneho kódexu

Smernica 97/70/ES, ktorou sa ustanovuje harmonizovaný bezpečnostný režim pre rybárske plavidlá dĺžky 24 a viac metrov³. Obsahuje ustanovenia v prílohe III o „Severných regionálnych ustanoveniach“, v ktorých sa stanovujú technické podmienky pre rybárske plavidlá pôsobiace v oblastiach zahŕňajúcich polárne vody.

Smernica 2013/53/EÚ o rekreačných plavidlách a vodných skútroch⁴. Upravuje sa ňou projektovanie a konštrukcia rekreačných plavidiel s dĺžkou od 2,5 do 24 metrov a vodných skútrov od 0 do 4 metrov.

Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2022/1157⁵, ktorým sa stanovujú pravidlá uplatňovania smernice 2014/90/EÚ⁶, 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) 2021/1158.

Smernica 2002/59/ES, ktorou sa zriaďuje monitorovací a informačný systém Spoločenstva pre loďnú dopravu⁷. Zahŕňa ustanovenia týkajúce sa lodí plaviacich sa v podmienkach s ľadovými kryhami. V článku 18 sa od príslušných úradov vyžaduje: 1. aby poskytli kapitánovi lode, ktorá sa nachádza v oblasti ich právomoci, „vhodné informácie o stave ľadových kryh, o odporúčaných trasách a o službách ľadoborcov v oblasti ich právomoci“ a 2. aby preukázali, že lode spĺňajú požiadavky na odolnosť a výkonnosť zodpovedajúce stavu ľadových kryh v dotknutej oblasti. Okrem toho v článku 6a obsahuje požiadavky na dopravcov týkajúce sa automatických identifikačných systémov (AIS) (trieda A), ktoré sa vzťahujú na rybárske plavidlá s dĺžkou viac ako 15 m. Rovnaká požiadavka je uvedená v článku 10 nariadenia Rady č. 1224/2009, ktorým sa zriaďuje systém kontroly Spoločenstva na zabezpečenie dodržiavania pravidiel spoločnej politiky v oblasti rybného hospodárstva (nariadenie o kontrole rybárstva), a vzťahuje sa na plavidlá plaviace sa pod vlajkou EÚ.

Zmeny kapitoly XIV dohovoru SOLAS a polárneho kódexu tak budú mať vplyv na požiadavky uplatniteľné podľa smernice 97/70/ES, smernice 2013/53/EÚ, smernice 2014/90/EÚ a smernice 2002/59/ES.

3.5.3. Zmeny Medzinárodného dohovoru o normách výcviku, kvalifikácie a strážnej služby námorníkov z roku 1978 (STCW) a príslušného kódexu

Smernica (EÚ) 2022/993 o minimálnej úrovni prípravy námorníkov⁸ zahŕňa ustanovenia týkajúce sa elektronických osvedčení:

- V článku 4 ods. 11 sa uvádza: „Pokiaľ sa v článku 20 ods. 7 neustanovuje inak, je každé osvedčenie požadované touto smernicou k dispozícii v origináli na palube lode, na ktorej jeho držiteľ slúži, v tlačenej alebo elektronickej forme a jeho pravosť a platnosť možno preveriť v rámci postupu stanoveného v odseku 13 písm. b) tohto článku“.

³ Ú. v. ES L 34, 9.2.1998, s. 1.

⁴ Ú. v. EÚ L 354, 28.12.2013, s. 90.

⁵ Ú. v. EÚ L 180, 6.7.2022, s. 1.

⁶ Ú. v. EÚ L 257, 28.8.2014, s. 146.

⁷ Ú. v. ES L 208, 5.8.2002, s. 10.

⁸ Ú. v. EÚ L 169, 27.6.2022, s. 45.

- V článku 4 ods. 14 sa stanovuje: „Po nadobudnutí platnosti príslušných zmien dohovoru STCW a časti A kódexu STCW týkajúcich sa elektronických osvedčení námorníkov je Komisia splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 30 s cieľom zmeniť túto smernicu zosúladením všetkých jej relevantných ustanovení s uvedenými zmenami dohovoru STCW a časťou A kódexu STCW na účely digitalizácie osvedčení a potvrdení námorníkov“.
- V článku 6 (Vzájomné uznávanie osvedčení námorníkov vydávaných členskými štátmi) sa stanovuje: „Každý členský štát akceptuje osvedčenia o odbornej spôsobilosti a listinné dôkazy vydané iným členským štátom alebo v rámci jeho právomoci v tlačenej alebo elektronickej forme s cieľom umožniť námorníkom slúžiť na lodiach plávajúcich pod jeho vlajkou“.

Zmeny dohovoru a kódexu STCW tak budú mať vplyv na požiadavky uplatniteľné podľa smernice (EÚ) 2022/993.

3.5.4. Zmeny Medzinárodného kódexu o záchranných prostriedkoch (LSA)

Normy pre záchranné člny a záchranné plavidlá, ako aj rezolúcia MSC.81(70) tvoria súčasť prílohy k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) 2022/1157, ktorým sa stanovujú pravidlá uplatňovania smernice 2014/90/EÚ⁹, 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) 2021/1158¹⁰.

Okrem toho v článku 6 ods. 2 písm. a) bode i) smernice 2009/45/ES o bezpečnostných pravidlách a normách pre osobné lode¹¹ sa dohovor SOLAS v znení zmien uplatňuje na osobné lode triedy A, kým v kapitole III (Záchranné prostriedky) prílohy I sa stanovujú rôzne a rozsiahle požiadavky na osobné lode tried B, C a D, ak vykonávajú vnútroštátnu plavbu, a to aj pokiaľ ide o úplne uzatvorené záchranné člny.

Zmeny kódexu LSA tak budú mať vplyv na požiadavky uplatniteľné podľa smernice 2014/90/EÚ a smernice 2009/45/ES.

3.5.5. Právomoc EÚ

Zmeny kapitoly II-2 dohovoru SOLAS a kódexov HSC z rokov 1994 a 2000 by mali vplyv na právo Únie, a to konkrétne na uplatňovanie nariadenia (EÚ) 2019/1021 a nariadenia (EÚ) č. 1257/2013.

Zmeny kapitoly XIV dohovoru SOLAS a polárneho kódexu by mali vplyv na právo Únie, a to konkrétne na uplatňovanie smernice 97/70/ES, smernice 2013/53/EÚ, smernice 2014/90/EÚ 2020/1170 a smernice 2022/59/ES.

Zmeny dohovoru a kódexu STCW by mali vplyv na právo Únie, a to konkrétne na uplatňovanie smernice (EÚ) 2022/993.

Zmeny kódexu LSA by mali vplyv na právo Únie, a to konkrétne na uplatňovanie smernice 2014/90/EÚ a smernice 2009/45/ES.

Predmet úpravy plánovaných aktov sa preto týka oblasti, v ktorej má Únia výlučnú vonkajšiu právomoc na základe poslednej časti článku 3 ods. 2 ZFEÚ.

⁹ Ú. v. EÚ L 257, 28.8.2014, s. 146.

¹⁰ Ú. v. EÚ L 180, 6.7.2022, s. 1.

¹¹ Ú. v. EÚ L 163, 25.6.2009, s. 1.

4. PRÁVNÝ ZÁKLAD

4.1. Procesnoprávny základ

4.1.1. Zásady

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

Článok 218 ods. 9 ZFEÚ sa uplatňuje bez ohľadu na to, či je Únia členom predmetného orgánu alebo zmluvnou stranou dohody¹².

Pojem „*akty s právnymi účinkami*“ zahŕňa akty, ktoré majú právne účinky na základe pravidiel medzinárodného práva, ktorým sa riadi predmetný orgán. Zahŕňa aj nástroje, ktoré nemajú záväzný účinok podľa medzinárodného práva, ale „*môžu rozhodujúcim spôsobom ovplyvniť obsah právnej úpravy prijatej normotvorcom Únie*“¹³.

4.1.2. Uplatnenie na tento prípad

Výbor IMO pre námornú bezpečnosť je zriadený dohodou, a to Dohovorom o Medzinárodnej námornej organizácii.

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

- Nariadenie (EÚ) 2019/1021 o perzistentných organických látkach. Dôvodom je, že sa v ňom zakazujú nové zariadenia, ktoré používajú PFOS a jej deriváty.
- Nariadenie (EÚ) č. 1257/2013 o recyklácii lodí. Dôvodom je, že sa v ňom stanovuje niekoľko dodatočných požiadaviek vrátane dvoch dodatočných nebezpečných materiálov (PFOS a HBCDD) v prílohách k nemu.
- Smernica 97/70/ES, ktorou sa ustanovuje harmonizovaný bezpečnostný režim pre rybárske plavidlá dĺžky 24 a viac metrov. Dôvodom je, že obsahuje ustanovenia v prílohe III o „Severných regionálnych ustanoveniach“, v ktorých sa stanovujú technické podmienky pre rybárske plavidlá pôsobiace v oblastiach zahŕňajúcich polárne vody.
- Smernica 2013/53/EÚ o rekreačných plavidlách a vodných skútroch. Dôvodom je, že sa ňou upravuje projektovanie a konštrukcia rekreačných plavidiel s dĺžkou od 2,5 do 24 metrov a vodných skútrov od 0 do 4 metrov.
- Smernica 2014/90/EÚ o vybavení námorných lodí. Dôvodom je, že vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2022/1157 sa upravujú požiadavky na konštrukčný návrh, konštrukciu a výkonnosť a skúšobné normy pre vybavenie námorných lodí používané na palubách lodí.
- Smernica 2002/59/ES, ktorou sa zriaďuje monitorovací systém Spoločenstva pre lodnú dopravu. Dôvodom je, že zahŕňa ustanovenia týkajúce sa lodí plaviacich sa v podmienkach s ľadovými kryhami. V článku 18 sa od príslušných úradov vyžaduje: 1. aby poskytli kapitánovi lode, ktorá sa nachádza v oblasti ich právomoci, „vhodné informácie o stave ľadových kryh, o odporúčaných trasách a o službách ľadoborcov

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

¹³ Vec C-399/12, Nemecko/Rada (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, body 61 – 64.

v oblasti ich právomocí“ a 2. aby preukázali, že lode spĺňajú požiadavky na odolnosť a výkonnosť zodpovedajúce stavu ľadových kryh v dotknutej oblasti. Okrem toho v článku 6a obsahuje požiadavky na dopravcov týkajúce sa automatických identifikačných systémov (AIS) (trieda A), ktoré sa vzťahujú na rybárske plavidlá s dĺžkou viac ako 15 m. Rovnaká požiadavka je uvedená v článku 10 nariadenia Rady č. 1224/2009, ktorým sa zriaďuje systém kontroly Spoločenstva na zabezpečenie dodržiavania pravidiel spoločnej politiky v oblasti rybného hospodárstva (nariadenie o kontrole rybárstva), a vzťahuje sa na plavidlá plaviace sa pod vlajkou EÚ.

- Smernica (EÚ) 2022/993 o minimálnej úrovni prípravy námorníkov. Dôvodom je, že zahŕňa viacero ustanovení týkajúcich sa elektronických osvedčení. V článku 4 ods. 11 sa uvádza: „Pokiaľ sa v článku 20 ods. 7 neustanovuje inak, je každé osvedčenie požadované touto smernicou k dispozícii v origináli na palube lode, na ktorej jeho držiteľ slúži, v tlačenej alebo elektronickej forme a jeho pravosť a platnosť možno preveriť v rámci postupu stanoveného v odseku 13 písm. b) tohto článku“. V článku 4 ods. 14 sa stanovuje: „Po nadobudnutí platnosti príslušných zmien dohovoru STCW a časti A kódexu STCW týkajúcich sa elektronických osvedčení námorníkov je Komisia splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 30 s cieľom zmeniť túto smernicu zosúladením všetkých jej relevantných ustanovení s uvedenými zmenami dohovoru STCW a časťou A kódexu STCW na účely digitalizácie osvedčení a potvrdení námorníkov“. V článku 6 (Vzájomné uznávanie osvedčení námorníkov vydávaných členskými štátmi) sa stanovuje: „Každý členský štát akceptuje osvedčenia o odbornej spôsobilosti a listinné dôkazy vydané iným členským štátom alebo v rámci jeho právomoci v tlačenej alebo elektronickej forme s cieľom umožniť námorníkom slúžiť na lodiach plávajúcich pod jeho vlajkou“.
- Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/90/EÚ z 23. júla 2014 o vybavení námorných lodí. Dôvodom je, že súčasťou prílohy k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) 2022/1157 sú normy pre záchranné člny a záchranné plavidlá, ako aj rezolúcia MSC.81(70).
- Smernica 2009/45/ES o bezpečnostných pravidlách a normách pre osobné lode. Dôvodom je, že v článku 6 ods. 2 písm. a) bode i) sa dohovor SOLAS v znení zmien uplatňuje na osobné lode triedy A, kým v kapitole III (Záchrané prostriedky) prílohy I sa stanovujú rôzne a rozsiahle požiadavky na osobné lode tried B, C a D, ak vykonávajú vnútroštátnu plavbu, a to aj pokiaľ ide o úplne uzatvorené záchranné člny.

Preto prijatie zmien

- kapitoly II-2 Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori (SOLAS) z roku 1974 a Medzinárodného kódexu pre bezpečnosť vysokorychlostných plavidiel z roku 1994 (kódex HSC z roku 1994) a kódexu HSC z roku 2000,
- kapitoly XIV Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori (SOLAS) z roku 1974 a polárneho kódexu,
- Medzinárodného dohovoru o normách výcviku, kvalifikácie a strážnej služby námorníkov z roku 1978 (STCW) a príslušného kódexu a
- Medzinárodného kódexu o záchranných prostriedkoch (LSA)

môže rozhodujúcim spôsobom ovplyvniť obsah týchto právnych predpisov EÚ, najmä nariadenia (EÚ) 2019/1021 o perzistentných organických látkach, nariadenia (EÚ) č. 1257/2013 o recyklácii lodí, smernice 97/70/ES, ktorou sa ustanovuje harmonizovaný bezpečnostný režim pre rybárske plavidlá dĺžky 24 a viac metrov, smernice 2013/53/EÚ o rekreačných plavidlách a vodných skútroch, smernice 2014/90/EÚ o vybavení námorných lodí, smernice 2002/59/ES, ktorou sa zriaďuje monitorovací systém Spoločenstva pre lodnú dopravu, smernice (EÚ) 2022/993 o minimálnej úrovni prípravy námorníkov, smernice 2009/45/ES o bezpečnostných pravidlách a normách pre osobné lode.

Plánovanými aktmi sa nedopĺňa ani nemení inštitucionálny rámec dohody.

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

4.2. Hmotnoprávny základ

4.2.1. Zásady

Hmotnoprávny základ rozhodnutia podľa článku 218 ods. 9 ZFEÚ závisí predovšetkým od cieľa a obsahu pripravovaného aktu, v súvislosti s ktorým sa zaujíma pozícia v mene Únie. Ak plánovaný akt sleduje dva ciele alebo obsahuje dve zložky a ak jeden z týchto cieľov alebo jednu z týchto zložiek možno určiť ako 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.

4.2.2. Uplatnenie na tento prípad

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

4.3. Záver

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

Návrh

ROZHODNUTIE RADY

o pozícii, ktorá sa má v mene Európskej únie zaujať v Medzinárodnej námornej organizácii na 107. zasadnutí Výboru pre námornú bezpečnosť, pokiaľ ide o prijatie zmien Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori (SOLAS), Medzinárodného kódexu pre bezpečnosť vysokorýchlostných plavidiel z roku 1994 (kódex HSC z roku 1994), kódexu HSC z roku 2000, Medzinárodného kódexu pre lode plaviace sa v polárnych vodách (polárny kódex), Medzinárodného dohovoru o normách výcviku, kvalifikácie a strážnej služby námorníkov z roku 1978 (STCW) a príslušného kódexu a Medzinárodného kódexu o záchranných prostriedkoch (LSA)

RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

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

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

keďže:

- (1) Dohovor o Medzinárodnej námornej organizácii (ďalej len „IMO“) nadobudol platnosť 17. marca 1958.
- (2) IMO je špecializovaná agentúra Organizácie Spojených národov zodpovedná za bezpečnosť a ochranu lodnej dopravy, ako aj za prevenciu znečisťovania mora a ovzdušia plavidlami. Členmi IMO sú všetky členské štáty Únie. Únia nie je členom IMO.
- (3) Podľa článku 28 písm. b) dohovoru o IMO poskytuje Výbor pre námornú bezpečnosť zariadenia na výkon akýchkoľvek úloh, ktorými bol poverený v dohovore o IMO alebo ktorými ho poverilo Zhromaždenie alebo Rada IMO, alebo úloh, ktorými môže byť poverený v uvedenom rozsahu pôsobnosti prostredníctvom akéhokoľvek iného medzinárodného nástroja a ktoré IMO akceptuje.
- (4) Výbor pre námornú bezpečnosť má na svojom 107. zasadnutí od 31. mája do 9. júna 2023 prijať zmeny kapitoly II-2 Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori (ďalej len „SOLAS“) z roku 1974 a Medzinárodného kódexu pre bezpečnosť vysokorýchlostných plavidiel z roku 1994 (ďalej len „kódex HSC z roku 1994“) a kódexu HSC z roku 2000, kapitoly XIV Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori (SOLAS) z roku 1974 a Medzinárodného kódexu pre lode plaviace sa v polárnych vodách (ďalej len „polárny kódex“), Medzinárodného dohovoru o normách výcviku, kvalifikácie a strážnej služby námorníkov z roku 1978 (ďalej len „STCW“) a príslušného kódexu a Medzinárodného kódexu o záchranných prostriedkoch (ďalej len „LSA“).
- (5) Je vhodné stanoviť pozíciu, ktorá sa má v mene Únie zaujať na 107. zasadnutí Výboru pre námornú bezpečnosť, pretože plánované zmeny kapitoly II-2 dohovoru SOLAS a kódexov HSC z rokov 1994 a 2000, kapitoly XIV dohovoru SOLAS a polárneho

kódexu, dohovoru a kódexu STCW a kódexu LSA môžu rozhodujúcim spôsobom ovplyvniť obsah práva Únie, najmä nariadenia (EÚ) 2019/1021 o perzistentných organických látkach¹, nariadenia (EÚ) č. 1257/2013 o recyklácii lodí², smernice 97/70/ES, ktorou sa ustanovuje harmonizovaný bezpečnostný režim pre rybárske plavidlá dĺžky 24 a viac metrov³, smernice 2013/53/EÚ o rekreačných plavidlách a vodných skútroch⁴, smernice 2014/90/EÚ o vybavení námorných lodí⁵, smernice 2002/59/ES, ktorou sa zriaďuje monitorovací a informačný systém Spoločenstva pre lodnú dopravu⁶, smernice (EÚ) 2022/993 o minimálnej úrovni prípravy námorníkov⁷ a smernice 2009/45/ES o bezpečnostných pravidlách a normách pre osobné lode⁸.

- (6) Plánovanými zmenami kapitoly II-2 dohovoru SOLAS a kódexov HSC z rokov 1994 a 2000 sa zakáže používanie hasiacich pien obsahujúcich PFOS pri hasení požiarov na mori. Pozíciou Únie by mala byť podpora týchto zmien, keďže PFOS bola škodlivá látka tak pre ľudské zdravie, ako aj pre morské prostredie.
- (7) Zmenami kapitoly XIV dohovoru SOLAS a polárneho kódexu sa uľahčí povinné uplatňovanie určitých ustanovení na rybárske plavidlá a zavedie sa povinnosť vykonávať určité metodiky na určenie spôsobilosti lode na plavbu v ľadových vodách ako základný prvok plánovania plavby. Pozíciou Únie by mala byť podpora týchto zmien, keďže sa nimi posilnia normy bezpečnosti pre lode, ktoré nie sú certifikované podľa dohovoru SOLAS a ktoré sa plavia v polárnych vodách.
- (8) Zmeny dohovoru a kódexu STCW sa budú týkať používania elektronických osvedčení podľa dohovoru a kódexu STCW. Pozíciou Únie by mala byť podpora týchto zmien, keďže digitalizácia osvedčení podľa STCW by uľahčila prácu a znížila administratívnu záťaž pre správne orgány vlajkových štátov, úradníkov štátnej prístavnej kontroly a námorníkov. Takisto by mohla umožniť rýchlejšiu identifikáciu falošných osvedčení.
- (9) Súčasťou zmien kódexu LSA budú nové požiadavky na vetranie v záchranných plavidlách iných ako úplne uzatvorených záchranných člnoch. Pozíciou Únie by mala byť podpora týchto zmien, keďže sa nimi posilňujú bezpečnostné požiadavky, pokiaľ ide o normy vetrania v úplne uzatvorených záchranných člnoch,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Pozíciou, ktorá sa má v mene Únie zaujať na 107. zasadnutí Výboru Medzinárodnej námornej organizácie (IMO) pre námornú bezpečnosť, je súhlas so zmenami: kapitoly II-2

Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori (SOLAS) z roku 1974 a Medzinárodného kódexu pre bezpečnosť vysokorýchlostných plavidiel z roku 1994 (kódex HSC z roku 1994) a kódexu HSC z roku 2000, kapitoly XIV Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori (SOLAS) z roku 1974 a Medzinárodného kódexu pre

¹ Ú. v. EÚ L 169, 25.6.2019, s. 45.

² Ú. v. EÚ L 330, 10.12.2013, s. 1.

³ Ú. v. ES L 34, 9.2.1998, s. 1.

⁴ Ú. v. EÚ L 354, 28.12.2013, s. 90.

⁵ Ú. v. EÚ L 257, 28.8.2014, s. 146.

⁶ Ú. v. ES L 208, 5.8.2002, s. 10.

⁷ Ú. v. EÚ L 169, 27.6.2022, s. 45.

⁸ Ú. v. EÚ L 163, 25.6.2009, s. 1.

lode plaviace sa v polárnych vodách (polárny kódex), Medzinárodného dohovoru o normách výcviku, kvalifikácie a strážnej služby námorníkov z roku 1978 (STCW) a príslušného kódexu a Medzinárodného kódexu o záchranných prostriedkoch (LSA), ako sa uvádza v obežníku IMO č. 4658/Rev.1.

Článok 2

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

Článok 3

Toto rozhodnutie je určené Komisii a členským štátom.

V Bruseli

*Za Radu
predseda/predsedníčka*