EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 30. 8. 2016
COM(2016) 549 final

2016/0263 (NLE)

Návrh

ROZHODNUTIE RADY

o pozícii, ktorá sa má prijať v mene Európskej únie v rámci Medzinárodnej námornej organizácie počas 70. zasadnutia Výboru pre ochranu morského prostredia a 97. zasadnutia Výboru pre námornú bezpečnosť, pokiaľ ide o prijatie zmien prílohy VI k dohovoru MARPOL, predpisov SOLAS č. II-1, predpisov SOLAS č. III/1.4, III/30 a III/37, predpisov SOLAS č. II-2/1 a II-2/10, predpisu SOLAS č. II-1/3-12, dohovoru a kódexu STCW, kódexu pre požiarne bezpečnostné systémy a kódexu rozšíreného programu prehliadok z roku 2011

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. ÚVOD

Tento návrh Komisie sa týka pozície, ktorú má Únia prijať na 70. zasadnutí Výboru pre ochranu morského prostredia (MEPC 70) Medzinárodnej námornej organizácie (IMO) a na 97. zasadnutí Výboru IMO pre námornú bezpečnosť (MSC 97) v súvislosti so zmenami uvádzanými jednotlivo v nasledujúcich podnadpisoch.

1.1 Zmeny kapitoly 4 prílohy VI k dohovoru MARPOL

Po troch rokoch rokovaní na zasadnutiach MEPC i medzi nimi schválil MEPC 69 návrh zmien kapitoly 4 prílohy VI k dohovoru MARPOL týkajúcich sa systému zberu údajov o spotrebe paliva. Zmenami sa zavádza povinný globálny systém zberu údajov, ktorý obsahuje tieto kľúčové prvky:

- údaje, ktoré majú každoročne zbierať a nahlasovať lode (≥ 5000 GT), ktorých sa táto zmena týka, zahŕňajú: prejdenú vzdialenosť, počet prevádzkových hodín a (v prípade nákladných lodí) nosnosť. Medzinárodná námorná organizácia vydá usmernenia k metódam zberu údajov;
- zhromaždené údaje sa nahlasujú správnemu orgánu vlajkového štátu alebo uznanej organizácii (ďalej len „UO“) schválenej správnym orgánom vlajkového štátu. Medzinárodná námorná organizácia vydá usmernenia k spôsobu nahlasovania údajov;
- správne orgány vlajkových štátov (alebo UO) po prijatí a overení nahlásených údajov vydajú vyhlásenie o zhode pre danú loď, ktoré podlieha štátnej prístavnej kontrole a ktoré bude musieť byť vždy na palube;
- ak dôjde v danom kalendárnom roku k prevodu vlastníckych práv, zodpovednosť za nahlasovanie údajov sa rozdelí medzi predchádzajúceho a nového vlastníka; ak dôjde k zmene vlajky, staré a nové správne orgány vydajú vyhlásenia o zhode na obdobia, za ktoré sú príslušné správne orgány zodpovedné;
- overenie nahlásených údajov vykonávajú správne orgány vlajkových štátov na základe zosúladených usmernení, ktoré vypracuje IMO;
- správne orgány vlajkových štátov (alebo schválené UO) odošlú nahlásené údaje do „databázy IMO o spotrebe paliva lodí“ použitím štandardných elektronických formulárov, ktoré vypracuje IMO;
- nahlásené údaje budú anonymné na základe metodiky určenej v usmerneniach IMO;
- anonymné údaje budú prístupné zmluvným stranám prílohy VI k dohovoru MARPOL;
- postupy potvrdzovania zhody pri lodiach plaviacich sa pod vlajkami nezmluvných strán prílohy VI k dohovoru MARPOL budú stanovené v obežníku vypracovanom IMO.

Uvedené zmeny sú stanovené v prílohe 7 k správe zo zasadnutia MEPC 69/21/add.1. V bode 6.20 správy zo zasadnutia MEPC 69 (MEPC 69/21) sa uvádza, že tieto zmeny budú prijaté na 70. zasadnutí výboru MEPC.

1.2 Zmeny predpisov SOLAS č. II-1/1, II-1/2, II-1/3, II-1/4, II-1/5, II-1/6, II-1/7, II-1/8-1, II-1/9, II-1/10, II-1/12, II-1/13, II-1/15 – 17, II-1/19, II-1/21 - 22 a II-1/35

Na 95. a 96. zasadnutí Výboru IMO pre námornú bezpečnosť (MSC 95 a MSC 96) bolo schválených niekoľko návrhov zmien predpisu SOLAS č. II-1, ktoré boli spojené:

– predpis č. II-1/1 (žiadosť), pokiaľ ide o rozsah uplatňovania a ustanovení o zmene štruktúry dátumov uplatňovania;

– predpis č. II-1/2 (definície), pokiaľ ide o zosúladenia niektorých definícií s ďalšími nástrojmi IMO;

– predpis č. II-1/5 a 5-1 (informácie o neporušenej stabilite a stabilite odovzdávané kapitánovi), pokiaľ ide o zavedenie osobitných ustanovení pre výpočet neporušenej stability, objasnenie definície hmotnosti a rozšírenie informácií, ktoré by mal mať kapitán k dispozícii;

– predpis č. II-1/6 (predpísaný index rozdelenia lode *R*) v súvislosti so schopnosťou lode udržať sa po havárii na hladine;

– predpis č. II-1/7 (dosiahnutý index rozdelenia lode *A*), pokiaľ ide o revíziu vyjadrenia dosiahnutého indexu delenia tak, aby lepšie zohľadňovala hľadisko rôznych vplyvov napr. hromadenia vody na palube;

– predpis č. II-1/8 (osobitné požiadavky týkajúce sa stability osobnej lode), pokiaľ ide o objasnenie podmienok zaťaženia pri výpočte dosiahnutého indexu v závislosti od počtu osôb na palube;

– predpis č. II-1/9 (dvojité dná osobných a nákladných lodí s výnimkou tankerov), kde sa zavádzajú požiadavky na veľkosť dvojitého dna malých osobných a nákladných lodí;

– predpis č. II-1/10 (konštrukcia vodotesných priedelov), pokiaľ ide o objasnenie rozsahu jeho uplatňovania na osobných lodiach s priedelovou palubou a nákladných lodiach s voľnou palubou;

– predpis č. II-1/12 (priedely kolízneho priestoru a priestoru strojového zariadenia, tunely hriadeľového vedenia atď.), pokiaľ ide o objasnenie rozsahu jeho uplatňovania na osobných lodiach s priedelovou palubou a nákladných lodiach s voľnou palubou;

– predpis č. II-1/13 (otvory vo vodotesných priedeloch pod priedelovou palubou na osobných lodiach), pokiaľ ide o definíciu priestorov strojného zariadenia;

– predpis č. II-1/15 (otvory v obšívke pod priedelovou palubou osobných lodí a voľnou palubou nákladných lodí), pokiaľ ide o objasnenie priestorov, na ktoré sa tento predpis vzťahuje, ako aj o rozsah jeho uplatňovania na osobných lodiach s priedelovou palubou a nákladných lodiach s voľnou palubou;

– predpis č. II-1/16 a 16-1 (konštrukcia a prvé skúšky vodotesného uzáveru), pokiaľ ide o obmedzenie rozsahu jeho uplatňovania na vodotesný uzáver a na osobné lode a prievozy (lode ro-ro);

– predpis č. II-1/20 (zaťaženie osobných lodí), pokiaľ ide o rozšírenie rozsahu jeho uplatňovania na všetky lode zavedením koncepcie schválených informácií o stabilite;

– predpis č. II-1/21 (pravidelná prevádzka a inšpekcia vodotesných dverí atď. na osobných lodiach), pokiaľ ide o zosúladenie jazykových verzií určitých definícií;

– predpis č. II-1/22 a II-1/22-1 (havarijné informácie, prevencia a kontrola prieniku vody), pokiaľ ide o zmeny v texte a s tým súvisiace zmeny;

– predpis č. II-1/35-1 (usporiadanie drenážnych čerpadlových sústav), pokiaľ ide o priestory, na ktoré sa uplatňujú definície určitých objemov vzhľadom na výpočet usporiadania čerpadlových sústav, a o následné zmeny.

Osobitný význam pre EÚ majú zmeny v predpisoch 6, 7, 8 a 9 kapitoly II-1 dohovoru SOLAS týkajúce sa požiadaviek rozdelenia lode a stability pri havárii na zlepšenie schopnosti osobných lodí udržať sa po havárii na hladine, ktoré majú vypracovať konštruktéri v prípade nových lodí bez toho, aby prevádzkovatelia museli meniť pôvodný podnikateľský model. Možné konštrukčné úpravy sa podrobili analýzam nákladov a prínosov, ktoré viedli k odporúčaniam týkajúcim sa zvýšenia súčasnej požadovanej úrovne bezpečnosti.

Použitím vyjadrenia indexu rozdelenia lode *R* dohodnutého na treťom zasadnutí podvýboru IMO pre dizajn a stavbu lodí (SDC 3) v súvislosti s kapitolou II-1/6 SOLAS sa podstatne zlepší schopnosť osobných lodí prežiť veľkú haváriu (napr. zrážku alebo uviaznutie) a výrazne zníži riziko potenciálnych strát na životoch.

Niektorí členovia IMO z krajín, ktoré nie sú členmi EÚ, vyjadrili na zasadnutiach SDC 3 a MSC 96 obavy, že dohodnutý vzorec na výpočet predpísaného indexu rozdelenia *R* v prípade malých lodí (< 400 cestujúcich) nebol overený na základe formálneho posúdenia bezpečnosti. Podľa názoru týchto členov IMO tento vzorec umožňuje zaviesť požiadavky, ktoré v prípade existujúcich lodí nie je možné realizovať nákladovo efektívnym spôsobom. Tvrdili, že v prípade menších lodí je potrebné vykonať ďalšie technické hodnotenie. Diskusie o tejto téme sa môžu otvoriť aj na zasadnutí MSC 97, a preto by sa táto téma mala zohľadniť pri formulovaní pozície Únie na zasadnutí MSC 97 v tomto bode.

Uvedené zmeny sú stanovené v prílohe 1 k obežníku IMO č. 3644 z 20. mája 2016. V bode 11.4 správy zo zasadnutia MSC 96 (MSC 96/25) sa uvádza, že tieto zmeny budú prijaté na zasadnutí MSC 97.

1.3 Zmeny predpisu SOLAS č. II-1/1.2, nový predpis č. II-1/19-1 a zmeny predpisov SOLAS č. III/1.4, III/30 a III/37

Zmeny predpisu SOLAS č. II-1/1.2, nový predpis č. II-1/19-1, ako aj príslušné zmeny predpisov SOLAS č. III/1.4, III/30 a III/37, pokiaľ ide o bezpečnostné nácviky v prípade havárie, sú súčasťou komplexného prístupu na zlepšenie schopnosti lodí udržať sa po zaplavení na hladine a sú spojené s balíkom zmien predpisu SOLAS č. II-1 uvedených v bode 1.2, ktorých cieľom je zvýšiť bezpečnosť nových a existujúcich osobných lodí.

Zmeny predpisu SOLAS č. II-1/1.2, nový predpis č. II-1/19-1, ako aj príslušné zmeny predpisov SOLAS č. III/1.4, III/30 a III/37 zahŕňajú požiadavky na bezpečnostné nácviky v prípade havárie pre osobné lode vrátane frekvencie, účasti členov poverených zasahovať v prípade havárie a predpísaných prvkov každého cvičenia, ako aj zapojenia pomocných pobrežných zložiek.

Zmeny predpisu SOLAS č. II-1/1.2 a nový predpis SOLAS č. II-1/19-1 sú uvedené v prílohe 16 k správe zo zasadnutia MSC 96/25/add.1. V bode 11.17 správy zo zasadnutia MSC 96 (MSC 96/25) sa uvádza, že tieto zmeny budú prijaté na zasadnutí MSC 97.

Zmeny predpisov SOLAS č. III/1.4, III/30 a III/37 sú uvedené v prílohe 1 k obežníku IMO č. 3644 z 20. mája 2016. V bode 11.19 správy zo zasadnutia MSC 96 (MSC 96/25) sa uvádza, že tieto zmeny budú prijaté na zasadnutí MSC 97.

1.4 Zmeny predpisov SOLAS č. II-2/1 a II-2/10

Po zmenách predpisov SOLAS č. II-2/1 a II-2/10 nebudú viac penové hasiace prístroje s objemom najmenej 135 litrov povinné v kotolniach chránených pevnými lokálnymi hasiacimi systémami na vodnom základe. Tieto zmeny budú platiť tak pre nové, ako aj existujúce lode.

Zmeny predpisov SOLAS č. II-2/1 a II-2/10 sú uvedené v prílohe 1 k obežníku IMO č. 3644 z 20. mája 2016. V bode 8.2 správy zo zasadnutia MSC 96 (MSC 96/25) sa uvádza, že tieto zmeny budú prijaté na zasadnutí MSC 97.

1.5 Zmeny predpisu SOLAS č. II-1/3-12

Kódex o úrovni hluku na palubách lodí bol prijatý v roku 2012 (rezolúcia MSC.337(91)) spolu s príslušnými zmenami dohovoru SOLAS, čím sa kódex stal záväzným v zmysle predpisu č. II-1/3-12 s nadobudnutím účinnosti od 1. júla 2014. Z následnej analýzy však vyplynulo, že niektoré lode by nespadali do rozsahu uplatňovania predpisu SOLAS č. II-1/3-12. Ustanovenia odsekov 1 a 2 predpisu č. II-1/3-12 neplatia pre lode, ktorých stavba bola objednaná pred 1. júlom 2014 a ktorých kýl bol položený po 1. januári 2015 alebo boli v tom čase v podobnom štádiu stavby a ktoré neboli dodané pred 1. júlom 2018. Zmeny v predpise č. II-1/3-12 riešia túto medzeru v súčasnom predpise.

Uvedené zmeny sú stanovené v prílohe 1 k obežníku IMO č. 3644 z 20. mája 2016. V bode 20.10 správy zo zasadnutia MSC 96 (MSC 96/25) sa uvádza, že tieto zmeny budú prijaté na zasadnutí MSC 97.

1. 6 Zmeny dohovoru a kódexu STCW týkajúce sa osobitného výcviku posádok osobných lodí a zmeny častí A a B kódexu STCW

Výbor pre námornú bezpečnosť na svojom deväťdesiatom prvom zasadnutí po prvýkrát posúdil návrhy na zmenu existujúcich požiadaviek dohovoru a kódexu STCW týkajúcich sa osobných lodí, aby hľadal riešenia na nové výzvy, ktoré so sebou prináša zväčšovanie veľkosti moderných osobných lodí a veľký počet cestujúcich na palube, najmä výletných lodí.

EÚ, najmä po havárii lode Costa Concordia v januári 2012, aktívne presadzuje zmeny predpisov č. I/14 a V/2 dohovoru STCW a oddielu A-V/2 kódexu STCW, ktorými sa má zvýšiť bezpečnosť osobných lodí (lodí ro-ro aj nie ro-ro).

Tieto zmeny pozostávajú zo štyroch rôznych úrovní výcviku a oboznamovania: núdzové situácie na osobnej lodi, výcvik zvládania davu na osobnej lodi, výcvik krízového riadenia a ľudského správania na osobnej lodi a výcvik na osobnej lodi ro-ro.

Uvedené zmeny sú stanovené v prílohe [ ] k správe zo zasadnutia MSC 96/25/add.1. V bode 12.6 správy zo zasadnutia MSC 96 (MSC 96/25) sa uvádza, že tieto zmeny budú prijaté na zasadnutí MSC 97.

1.7 Zmeny kapitoly 13 kódexu pre požiarne bezpečnostné systémy

Podľa bodu 2.1.2.2.2.1 kapitoly 13 kódexu pre požiarne bezpečnostné systémy, ktorý sa týka rozdelenia osôb, musí byť rozmer únikových ciest vypočítaný na základe očakávaného celkového počtu osôb unikajúcich schodiskom a dverami, chodbami a

podestami. Výpočty sa musia robiť osobitne pre dva odlišné prípady obsadenia uvedených priestorov. Existujúci text sa ukázal byť zavádzajúci, pokiaľ ide o rozdelenie členov posádky do verejných priestranstiev na plavidle, a preto sa mení.

Uvedené zmeny sú stanovené v prílohe 2 k obežníku IMO č. 3644 z 20. mája 2016. V bode 11.15 správy zo zasadnutia MSC 96 (MSC 96/25) sa uvádza, že tieto zmeny budú prijaté na zasadnutí MSC 97.

1.8 Zmeny kódexu rozšíreného programu prehliadok (ESP) z roku 2011

Schémou posudzovania stavu (CAS) IMO sa vymedzuje rámec vykonávania dôslednejších inšpekcií lodí starších ako 15 rokov. V rozšírenom programe inšpekcií v rámci prehliadok lodí na hromadný náklad a ropných tankerov alebo programe rozšírených prehliadok (ESP) sa podrobne uvádza spôsob vykonávania týchto dôslednejších inšpekcií. Keďže CAS používa program ESP na plnenie svojho cieľa, uvádza ho ako nástroj vykonávania inšpekcií.

Účelom zmien kódexu ESP je zosúladiť ho s aktualizovanými jednotnými požiadavkami Medzinárodného združenia klasifikačných spoločností série Z10 (IACS UR – *International Association of Classification Societies Unified Requirements*). IACS UR série Z10 sa týkajú prehliadok a vydávania osvedčení. Jednotné požiadavky sú uzneseniami IACS o záležitostiach priamo súvisiacich, príp. riadiacich sa osobitnými požiadavkami a postupmi v pravidlách klasifikačných spoločností a všeobecnými zásadami, na ktorých sú pravidlá a postupy klasifikačných spoločností postavené.

Uvedené zmeny sú stanovené v prílohe 4 k obežníku IMO č. 3644 z 20. mája 2016. V bode 11.21 správy zo zasadnutia MSC 96 (MSC 96/25) sa uvádza, že tieto zmeny budú prijaté na zasadnutí MSC 97.

2. PRIJATIE ZMIEN IMO

2.1 Prijatie zmien

Zmeny stanovené v bodoch 1.1 až 1.8 boli schválené na 69. zasadnutí Výboru pre ochranu morského prostredia, ktoré sa konalo od 18. do 22. apríla 2016 a na 95. a 96. zasadnutí Výboru pre námornú bezpečnosť od 3. do 12. júna 2015, resp. od 11. do 20. mája 2016, a majú sa predložiť na schválenie na 70. zasadnutí Výboru pre ochranu morského prostredia od 24. do 28. októbra 2016 a na 97. zasadnutí Výboru pre námornú bezpečnosť od 21. do 25. novembra 2016.

2.2 Prijatie

Po potvrdení a schválení zmien týmito dvomi výbormi sa zmeny uvedené v bodoch 1.1 až 1.8 predložia príslušným zmluvným stranám, aby ich prijali.

3. PRÍSLUŠNÉ PRÁVNE PREDPISY EÚ A PRÁVOMOC EÚ

3.1 Zmeny kapitoly 4 prílohy VI k dohovoru MARPOL

Nariadením 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 sa zriaďuje systém EÚ na monitorovanie, nahlasovanie a overovanie (MRV) emisií CO_2 a energetickej účinnosti lodnej dopravy.

Nariadenie EÚ MRV sa vzťahuje na všetky veľké lode (s hrubou priestornosťou nad 5000 ton) prichádzajúce do prístavov, nachádzajúce sa v prístavoch alebo odchádzajúce z prístavov, ktoré podliehajú právomoci členského štátu od 1. januára 2018 bez ohľadu na to, kde sú lode registrované. Umožňuje vybrať si jednu zo štyroch metodík monitorovania, počnúc tými jednoduchými, ktoré vychádzajú z už dostupných údajov na palube lodí. Údaje sa budú musieť nezávisle overiť a potom každoročne súhrnne nahlasovať Komisii. Komisia uverejní overené výročné súhrnné údaje vrátane emisií CO_2 a parametrov energetickej účinnosti za každú jednu loď zvlášť.

V článku 22 ods. 3 je v nariadení uvedená doložka o preskúmaní v prípade medzinárodnej dohody v tejto oblasti. Prijatím zmien kapitoly 4 prílohy VI k dohovoru MARPOL by sa inicioval postup preskúmania v súlade s článkom 22 ods. 3. To môže viesť k návrhu na zmenu spomínaného nariadenia, aby sa zabezpečil súlad s globálnym systémom zberu údajov dohodnutým v rámci IMO.

Zmeny kapitoly 4 prílohy VI k dohovoru MARPOL budú mať preto vplyv na právne predpisy EÚ pri uplatňovaní nariadenia (EÚ) 2015/757.

3.2 Zmeny predpisov SOLAS č. II-1/1, II-1/2, II-1/3, II-1/4, II-1/5, II-1/6, II-1/7, II-1/8-1, II-1/9, II-1/10, II-1/12, II-1/13, II-1/15 – 17, II-1/19, II-1/21 - 22 a II-1/35

Predpisom SOLAS č. II-1 sa riadi konštrukcia – štruktúra, rozdelenie a stabilita, strojné a elektrické zariadenia lodi. Zmeny predpisov SOLAS v kapitole II-1, ktoré sa majú prijať na zasadnutí MSC 97, sa týkajú tak osobných, ako aj nákladných lodí. Článkom 6 ods. 2 písm. a) bodom i) smernice Európskeho parlamentu a Rady 2009/45/ES o bezpečnostných pravidlách a normách pre osobné lode sa stanovuje, že nové osobné lode triedy A musia byť plne v súlade s požiadavkami dohovoru SOLAS z roku 1974 v znení zmien.

Zmeny predpisov SOLAS č. II-1/1, II-1/2, II-1/3, II-1/4, II-1/5, II-1/6, II-1/7, II-1/8-1, II-1/9, II-1/10, II-1/12, II-1/13, 15 – 17, II-1/19, II-1/21 - 22 a II-1/35 by preto ovplyvnili právne predpisy EÚ pri uplatňovaní smernice 2009/45/ES.

3.3 Zmeny predpisu SOLAS č. II-1/1.2, nový predpis č. II-1/19-1 a zmeny predpisov SOLAS č. III/1.4, III/30 a III/37

Medzinárodný dohovor o normách výcviku, kvalifikácie a strážnej služby námorníkov (dohovor STCW) bol začlenený do právnych predpisov Únie smernicou 2008/106/ES o minimálnej úrovni prípravy námorníkov.

Predpis č. V/2 dohovoru STCW obsahuje povinné minimálne normy na výcvik a kvalifikáciu kapitánov, dôstojníkov, členov posádky a iný personál na osobných lodiach.

Zvlášť v tabuľke A-V/2 oddielu A-V/2 kódexu STCW pre špecifikáciu minimálnych požiadaviek na spôsobilosť v oblasti krízového riadenia a správania sa ľudí, ktorá dopĺňa predpis č. V/2, sa uvádza, že námorníci by mali byť okrem iného schopní organizovať nácviky simulujúce realitu. Navyše Medzinárodný kódex pre bezpečnostný manažment pri prevádzke lodí a predchádzaní znečisteniu (kódex ISM), ktorý sa stal povinným na základe ustanovení kapitoly IX Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori (SOLAS), bol začlenený do právnych predpisov Únie nariadením (ES) č. 336/2006. Zvlášť v prípade pripravenosti na núdzový stav sa v kódexe ISM vyžaduje, aby spoločnosť stanovila programy na nácvik a cvičenie ako prípravu na núdzové akcie.

Prijatie zmien predpisu SOLAS č. II-1/1.2, nového predpisu č. II-1/19-1 a zmien predpisov SOLAS č. III/1.4, III/30 a III/37, ktoré sa týkajú nácvikov stability pri havárii, by preto ovplyvnilo právne predpisy EÚ pri uplatňovaní smernice 2008/106/ES a nariadenia (ES) č. 336/2006.

3.4 Zmeny predpisov SOLAS č. II-2/1 a II-2/10

V článku 6 ods. 2 písm. a) bode i) smernice 2009/45/ES sa stanovuje, že nové osobné lode triedy A musia byť úplne v súlade s požiadavkami dohovoru SOLAS 1974 v znení zmien. Predpisy SOLAS č. II-2/1 a II-2/10 sa navyše vzťahujú aj na nové osobné lode triedy B, C a D a existujúce lode triedy B v súlade s prílohou I kapitolou II-2 časťou A bodom 6.7 „Hasiace zariadenia v strojovniach“ smernice 2009/45/ES, v ktorom je stanovené, že strojovne a kotolne majú byť vybavené prenosnými systémami.

Prijatie zmien predpisov SOLAS č. II-2/1 a II-2/10 týkajúcich sa hasiacich zariadení v strojovniach by preto ovplyvnilo právne predpisy EÚ pri uplatňovaní smernice 2009/45/ES.

3. 5 Zmeny predpisu SOLAS č. II-1/3-12

V článku 3 smernice 2003/10/ES o minimálnych zdravotných a bezpečnostných požiadavkách, pokiaľ ide o vystavenie pracovníkov rizikám vyplývajúcim z fyzikálnych faktorov (hluk), sú stanovené minimálne požiadavky na ochranu pracovníkov, ako aj limitné a akčné hodnoty vystavenia. Okrem toho sa príslušným sekundárnym právnym predpisom – v článku 6 ods. 2 písm. a) bode i) smernice 2009/45/ES rozširuje uplatňovanie dohovoru SOLAS z roku 1974, v znení zmien, aj na nové lode triedy A a v predpise 18 časti C prílohy I k uvedenej smernici sú stanovené opatrenia na zníženie hluku v strojovniach na nových lodiach tried B, C a D.

Prijatie zmien predpisu SOLAS č. II-1/3-12 by preto ovplyvnilo právne predpisy EÚ pri uplatňovaní smerníc 2003/10/ES a 2009/45/ES.

3. 6 Zmeny Medzinárodného dohovoru o normách výcviku, kvalifikácie a strážnej služby námorníkov (STCW) a kódexu STCW týkajúce sa osobitného výcviku posádok osobných lodí a zmeny častí A a B kódexu STCW

V smernici 2008/106/ES, a najmä v predpise V/2 kapitoly V jej prílohy I, sú uvedené povinné minimálne normy na výcvik a kvalifikáciu kapitánov, dôstojníkov, členov posádky a iný personál na osobných lodiach.

Prijatie zmien dohovoru a kódexu STCW týkajúcich sa osobitného výcviku posádok osobných lodí by preto ovplyvnilo právne predpisy EÚ pri uplatňovaní smernice 2008/106/ES.

3.7 Návrh zmien kapitoly 13 kódexu pre požiarne bezpečnostné systémy týkajúcich sa objasnenia rozdelenia posádky do verejných priestorov

V článku 6 ods. 2 písm. a) bode i) smernice 2009/45/ES sa stanovuje, že nové osobné lode triedy A musia byť plne v súlade s požiadavkami dohovoru SOLAS z roku 1974 v znení zmien. Podľa časti A kapitoly II-2 prílohy I k smernici 2009/45/ES sa navyše kódex pre požiarne bezpečnostné systémy prijatý uznesením MSC.98(73) má uplatňovať aj na lode triedy B, C a D postavené 1. januára 2003 alebo neskôr.

Zmeny kapitoly 13 kódexu pre požiarne bezpečnostné systémy preto ovplyvnia právne predpisy EÚ pri uplatňovaní smernice 2009/45/ES.

3.8 Zmeny kódexu rozšíreného programu prehliadok (ESP) z roku 2011

Cieľom nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 530/2012 o urýchlenom zavedení konštrukčných požiadaviek na dvojitý alebo ekvivalentný trup pre ropné tankery s jednoduchým trupom je zaviesť plán urýchleného zavedenia konštrukčných požiadaviek na dvojitý alebo ekvivalentný trup pre ropné tankery s jednoduchým trupom v zmysle dohovoru MARPOL 73/78, ako sa uvádza v článku 3 tohto nariadenia, a zakázať prepravu ťažkých olejov v ropných tankeroch s jednoduchým trupom do prístavov alebo z prístavov členských štátov.

V tomto nariadení sa stanovuje povinnosť uplatňovať schému posudzovania stavu IMO (CAS) na ropné tankery s jednoduchým trupom staršie ako 15 rokov. Podľa článku 5 musia byť tieto tankery v súlade s CAS, pričom v článku 6 sa CAS vymedzuje ako schéma posudzovania stavu prijatá uznesením MEPC 94(46) z 27. apríla 2001 zmeneným uznesením MEPC 99(48) z 11. októbra 2002 a uznesením MEPC 112(50) zo 4. decembra 2003. V programe rozšírených inšpekcií v rámci prehliadok lodí na hromadný náklad a ropných tankerov alebo programe rozšírených prehliadok (ESP) sa podrobne uvádza spôsob vykonávania týchto dôslednejších posúdení. Keďže CAS používa ESP ako nástroj na dosiahnutie svojho cieľa, všetky zmeny ESP sú priamo a automaticky uplatniteľné nariadením (EÚ) č. 530/2012. Z toho vyplýva, že zmeny, ktoré sa majú prijať na zasadnutí MSC 97 a ktorými sa zavádzajú zmeny kódexu ESP, by ovplyvnili právne predpisy EÚ pri uplatňovaní nariadenia (EÚ) č. 530/2012.

3.7 Zhrnutie

Vzhľadom na uvedené súvislosti medzi navrhovanými zmenami a príslušnými právnymi predpismi EÚ Komisia zastáva názor, že prijatie vyššie uvedených zmien, ktoré sa očakáva na zasadnutiach MEPC 70 a MSC 97, patrí do výlučnej vonkajšej právomoci EÚ, ktorú Únia nadobudla podľa článku 3 ods. 2 ZFEÚ, keďže prijatie zmien v predmetných medzinárodných nástrojoch ovplyvní spoločné pravidlá alebo zmení rozsah ich pôsobnosti.

Z dobre konsolidovanej judikatúry vyplýva, že hoci Únia nie je členom IMO ani zmluvnou stranou príslušných medzinárodných nástrojov, členské štáty nie sú oprávnené prevziať povinnosti, ktoré môžu ovplyvniť pravidlá EÚ vyhlásené na dosiahnutie cieľov zmlúv, pokiaľ na to nie sú oprávnené rozhodnutím Rady prijatým na návrh Komisie.

4. ZÁVER

Komisia preto predkladá návrh rozhodnutia Rady o pozícii, ktorá sa má prijať v mene Európskej únie v prípade zmien uvedených v bodoch 1.1 až 1.8, ktoré majú byť schválené na 70. zasadnutí Výboru pre ochranu morského prostredia, resp. na 97. zasadnutí Výboru pre námornú bezpečnosť.

2016/0263 (NLE)

Návrh

ROZHODNUTIE RADY

o pozícii, ktorá sa má prijať v mene Európskej únie v rámci Medzinárodnej námornej organizácie počas 70. zasadnutia Výboru pre ochranu morského prostredia a 97. zasadnutia Výboru pre námornú bezpečnosť, pokiaľ ide o prijatie zmien prílohy VI k dohovoru MARPOL, predpisov SOLAS č. II-1, predpisov SOLAS č. III/1.4, III/30 a III/37, predpisov SOLAS č. II-2/1 a II-2/10, predpisu SOLAS č. II-1/3-12, dohovoru a kódexu STCW, kódexu pre požiarne bezpečnostné systémy a kódexu rozšíreného programu prehliadok z roku 2011

RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

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

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

keďže:

1. Činnosti Európskej únie v odvetví námornej dopravy by mali byť zamerané na zvyšovanie námornej bezpečnosti a na ochranu morského prostredia.

2. Výbor IMO na ochranu morského prostredia (MEPC) sa na svojom 69. zasadnutí dohodol na zavedení povinného systému zberu údajov o spotrebe paliva, ako aj na nevyhnutných zmenách kapitoly 4 prílohy VI k dohovoru MARPOL. Očakáva sa, že MEPC prijme tieto zmeny na svojom 70. zasadnutí, ktoré sa uskutoční v októbri 2016.

3. Výbor IMO pre námornú bezpečnosť (MSC) na svojom 95. a 96. zasadnutí schválil zmeny predpisov SOLAS č. II-1, predpisov SOLAS č. III/1.4, III/30 a III/37, predpisov SOLAS č. II-2/1 a II-2/10, predpisu SOLAS č. II-1/3-12, dohovoru a kódexu STCW, kódexu pre požiarne bezpečnostné systémy a kódexu rozšíreného programu prehliadok z roku 2011. Očakáva sa, že MSC prijme tieto zmeny na svojom 97. zasadnutí, ktoré sa uskutoční v novembri 2016.

4. Zmenami v kapitole 4 prílohy VI k dohovoru MARPOL sa zavádza povinný globálny systém zberu údajov, do ktorého budú každoročne nahlasované a ukladané údaje z niektorých lodí, ako aj postupy overovania nahlásených údajov, vyhlásenia o zhode, postupy v prípade prevodu vlastníckych práv, zasielanie údajov IMO, anonymizácia údajov a prístup k nim a takisto postupy potvrdzovania zhody pri lodiach plaviacich sa pod vlajkami nezmluvných strán prílohy VI k dohovoru MARPOL. Nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/757[1] sa stanovuje systém EÚ na monitorovanie, nahlasovanie a overovanie (MNO) emisií CO_2 a energetickej účinnosti lodnej dopravy. Nariadenie sa vzťahuje na všetky lode s hrubou priestornosťou nad 5000 ton prichádzajúce do prístavov, nachádzajúce sa v prístavoch alebo odchádzajúce

[1] 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).

z prístavov, ktoré podliehajú právomoci členského štátu od 1. januára 2018 bez ohľadu na to, kde sú lode registrované.

5. V článku 22 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/757 je uvedená doložka o preskúmaní v prípade medzinárodnej dohody v tejto oblasti. Prijatím zmien kapitoly 4 prílohy VI k dohovoru MARPOL sa takýto proces preskúmania začne a môže viesť k návrhu na zmenu nariadenia, aby sa v primeranom rozsahu, ktorý sa dohodne v rámci IMO, dosiahol súlad s globálnym systémom zberu údajov.

6. Zmenami predpisov č. II-1/1, II-1/2, II-1/3, II-1/4, II-1/5, II-1/6, II-1/7, II-1/8-1, II-1/9, II-1/10, II-1/12, II-1/13, 15 – 17, 19, 21, 22 a 35 sa zavádzajú zmeny v texte a s tým súvisiace zmeny, ako aj zmeny, ktoré sa týkajú požiadaviek na rozdelenie lode a jej stabilitu pri havárii na zlepšenie schopnosti osobných lodí udržať sa po havárii na hladine. V článku 6 ods. 2 písm. a) bode i) smernice Európskeho parlamentu a Rady 2009/45/ES[2] sa stanovuje, že nové osobné lode triedy A musia byť plne v súlade s požiadavkami dohovoru SOLAS z roku 1974 v znení zmien.

7. Zmeny predpisu SOLAS č. II-1/1.2, nový predpis č. II-1/19-1, ako aj zmeny predpisov SOLAS č. III/1.4, III/30 a III/37, pokiaľ ide o bezpečnostné nácviky v prípade havárie, sú súčasťou komplexného prístupu na zlepšenie schopnosti lodí udržať sa po zaplavení na hladine, ktorého cieľom je zvýšiť bezpečnosť nových a existujúcich osobných lodí. V smernici Európskeho parlamentu a Rady 2008/106/ES[3], a najmä v predpise V/2 kapitoly V jej prílohy I, sú uvedené povinné minimálne normy na výcvik a kvalifikáciu kapitánov, dôstojníkov, členov posádky a iný personál na osobných lodiach. Medzinárodný dohovor o normách výcviku, kvalifikácie a strážnej služby námorníkov (STCW), ktorý bol začlenený do právnych predpisov Únie smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2008/106/ES, obsahuje požiadavky na výcvik zameraný na stabilitu lodí v príslušných tabuľkách právomocí v kódexe STCW.

8. Na základe zmien predpisov SOLAS č. II-2/1 a II-2/10 nebudú viac penové hasiace prístroje s objemom najmenej 135 litrov povinné v kotolniach chránených pevnými lokálnymi hasiacimi systémami na vodnom základe. V článku 6 ods. 2 písm. a) bode i) smernice Európskeho parlamentu a Rady 2009/45/ES sa stanovuje, že nové osobné lode triedy A musia byť úplne v súlade s požiadavkami dohovoru SOLAS z roku 1974 v znení zmien. Predpisy SOLAS č. II-2/1 a II-2/10 sa navyše vzťahujú aj na nové osobné lode triedy B, C a D a existujúce lode triedy B v súlade s prílohou I kapitolou II-2 časťou A bodom 6.7 („Hasiace zariadenia v strojovniach“) smernice Európskeho parlamentu a Rady 2009/45/ES, v ktorom je stanovené, že strojovne a kotolne majú byť vybavené prenosnými systémami.

9. Zmenami predpisu SOLAS č. II-1/3-12 sa vyplní medzera v súčasnom predpise, pokiaľ ide o uplatňovanie kódexu úrovní hluku na palubách lodí v prípade lodí, ktorých stavba bola objednaná pred 1. júlom 2014 a ktorých kýl bol položený 1. januára 2015 alebo po tomto dátume alebo boli v tom čase v podobnom štádiu stavby a ktoré neboli dodané pred 1. júlom 2018. V článku 3 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2003/10/ES[4] sú stanovené minimálne požiadavky na ochranu pracovníkov, ako aj limitné a akčné hodnoty vystavenia. Okrem toho sa príslušným

[2] 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).

[3] Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/106/ES o minimálnej úrovni prípravy námorníkov (Ú. v. EÚ L 323, 3.12.2008, s. 33).

[4] Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2003/10/ES zo 6. februára 2003 o minimálnych zdravotných a bezpečnostných požiadavkách, pokiaľ ide o vystavenie pracovníkov rizikám vyplývajúcim z fyzikálnych faktorov (hluk) (Ú. v. EÚ L 42, 15.2.2003, s. 38).

sekundárnym právnym predpisom – v článku 6 ods. 2 písm. a) bode i) smernice Európskeho parlamentu a Rady 2009/45/ES rozširuje uplatňovanie dohovoru SOLAS z roku 1974, v znení zmien, aj na nové lode triedy A a v predpise 18 časti C prílohy I k uvedenej smernici sú stanovené opatrenia na zníženie hluku v strojovniach na nových lodiach tried B, C a D.

10. Zmeny dohovoru a kódexu STCW týkajúce sa osobitného výcviku posádok osobných lodí a zmeny častí A a B kódexu STCW budú riešiť nové výzvy, ktoré so sebou prináša zväčšovanie veľkosti moderných výletných lodí a veľký počet cestujúcich na palube a ktoré pozostávajú zo štyroch rôznych úrovní výcviku a oboznamovania: núdzové situácie na osobnej lodi, výcvik zvládania davu na osobnej lodi, výcvik krízového riadenia a ľudského správania na osobnej lodi a výcvik na osobnej lodi ro-ro. V smernici Európskeho parlamentu a Rady 2008/106/ES, a najmä v predpise V/2 kapitoly V jej prílohy I, sú uvedené povinné minimálne požiadavky na výcvik a kvalifikáciu kapitánov, dôstojníkov, členov posádky a iný personál na osobných lodiach.

11. Zmenami v kapitole 13 kódexu pre požiarne bezpečnostné systémy sa objasní, že výpočty rozmeru únikových ciest, ktoré sa robia na základe očakávaného celkového počtu osôb unikajúcich schodiskom a dverami, chodbami a podestami, sa musia robiť osobitne pre dva odlišné prípady obsadenia uvedených priestorov. V článku 6 ods. 2 písm. a) bode i) smernice Európskeho parlamentu a Rady 2009/45/ES sa stanovuje, že nové osobné lode triedy A musia byť úplne v súlade s požiadavkami dohovoru SOLAS z roku 1974 v znení zmien. Podľa časti A kapitoly II-2 prílohy I k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2009/45/ES sa navyše kódex pre požiarne bezpečnostné systémy prijatý uznesením MSC.98(73) má uplatňovať aj na lode triedy B, C a D postavené 1. januára 2003 alebo neskôr.

12. Zmeny kódexu ESP z roku 2011 zabezpečia súlad s aktualizovanými jednotnými požiadavkami Medzinárodného združenia klasifikačných spoločností série Z10 (IACS UR Z10 series), ktoré sa týkajú prehliadok a vydávania osvedčení. Podľa článkov 5 a 6 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 530/2012[5] sa schéma posudzovania stavu (CAS) IMO musí povinne uplatňovať na ropné tankery s jednoduchým trupom staršie než 15 rokov. V programe rozšírených inšpekcií v rámci prehliadok lodí na hromadný náklad a ropných tankerov alebo programe rozšírených prehliadok (ESP) sa podrobne uvádza spôsob vykonávania týchto dôslednejších posúdení. Keďže CAS používa ESP ako nástroj na dosiahnutie svojho cieľa, všetky zmeny prehliadok ESP sú automaticky uplatniteľné nariadením (EÚ) č. 530/2012.

13. Únia nie je členom organizácie IMO ani zmluvnou stranou predmetných dohovorov a kódexov. Preto je nevyhnutné, aby Rada oprávnila členské štáty na vyjadrenie pozície Únie a na vyjadrenie súhlasu s tým, že budú týmito zmenami viazané,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

S cieľom zlepšiť súčasné požiadavky na ochranu životného prostredia stanovené dohovorom MARPOL zaujme Únia na 70. zasadnutí Výboru IMO pre ochranu morského prostredia

[5] Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 530/2012 z 13. júna 2012 o urýchlenom zavedení konštrukčných požiadaviek na dvojitý alebo ekvivalentný trup pre ropné tankery s jednoduchým trupom (Ú. v. EÚ L 172, 30.6.2012, s. 3).

pozíciu súhlasu s prijatím zmien kapitoly 4 prílohy VI k dohovoru MARPOL tak, ako sú uvedené v prílohe 7 k správe IMO zo zasadnutia MEPC 69/21/add.1.

Článok 2

Pozíciou Únie na 97. zasadnutí Výboru IMO pre námornú bezpečnosť je súhlas s prijatím týchto zmien:

a) predpisov SOLAS č. II-1/1, II-1/2, II-1/3, II-1/4, II-1/5, II-1/6, II-1/7, II-1/8-1, II-1/9, II-1/10, II-1/12, II-1/13, II-1/15 – 17, II-1/19, II-1/21 - 22 a II-1/35, ako sú uvedené v prílohe 1 k obežníku IMO č. 3644 z 20. mája 2016;

b) predpisu SOLAS č. II-1/1.2, nového predpisu č. II-1/19-1 a zmien predpisov SOLAS č. III/1.4, III/30 a III/37, ako sú uvedené v prílohe 1 k obežníku IMO č. 3644 z 20. mája 2016;

c) predpisov SOLAS č. II-2/1 a II-2/10, ako sú uvedené v prílohe 1 k obežníku IMO č. 3644 z 20. mája 2016;

d) predpisu SOLAS č. II-1/3-12, ako sú uvedené v prílohe 1 k obežníku IMO č. 3644 z 20. mája 2016;

e) dohovoru a kódexu STCW, pokiaľ ide o osobitný výcvik posádok osobných lodí a zmien v častiach A a B kódexu STCW, ako sú uvedené v prílohe [ ] k správe IMO zo zasadnutia MSC 96/25/add.1;

f) kapitoly 13 predpisov kódexu pre požiarne bezpečnostné systémy, ako sú uvedené v prílohe 2 k obežníku IMO č. 3644 z 20. mája 2016;

g) kódexu rozšíreného programu prehliadok z roku 2011, ako sú uvedené v prílohe 4 k obežníku č. 3644 z 20. mája 2016.

Článok 3

1. Členské štáty, ktoré sú členmi organizácie IMO, konajúc spoločne v záujme Únie, vyjadria pozíciu Únie uvedenú v článkoch 1 a 2.

2. Menšie zmeny pozície uvedenej v článkoch 1 a 2 možno dohodnúť bez toho, aby bola potrebná jej zmena a zmeny pozície stanovenej v článku 2 písm. a), pokiaľ ide o zmeny predpisu SOLAS č. II-1/6, možno dohodnúť s úmyslom zvýšiť súčasné úrovne bezpečnosti.

Článok 4

Členské štáty sa týmto oprávňujú na poskytnutie súhlasu s tým, že budú v záujme Únie viazané zmenami uvedenými v článkoch 1 a 2.

Článok 5

Toto rozhodnutie je určené členským štátom.

V Bruseli

Za Radu
predseda