EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 30.8.2016
COM(2016) 549 final

2016/0263 (NLE)

Návrh

ROZHODNUTÍ RADY

o postoji, který má být zaujat jménem Evropské unie v Mezinárodní námořní organizaci během 70. zasedání Výboru pro ochranu mořského prostředí a 97. zasedání Výboru pro námořní bezpečnost ohledně přijetí změn přílohy VI úmluvy MARPOL, pravidel II-1 úmluvy SOLAS, pravidel III/1.4, III/30 a III/37 úmluvy SOLAS, pravidel II-2/1 a II-2/10 úmluvy SOLAS, pravidla II-1/3-12 úmluvy SOLAS, úmluvy a předpisu o normách výcviku, kvalifikace a strážní služby námořníků (STCW), předpisu o systémech protipožární bezpečnosti a předpisu o programu rozšířených inspekcí z roku 2011

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. ÚVOD

Tento návrh Komise se týká stanovení postoje, který Unie zaujme na 70. zasedání Výboru pro ochranu mořského prostředí (MEPC 70) Mezinárodní námořní organizace (IMO) a na 97. zasedání Výboru pro námořní bezpečnost Mezinárodní námořní organizace (MSC 97) k jednotlivým změnám, které jsou uvedeny v následujících bodech.

1.1 Změny kapitoly 4 přílohy VI Mezinárodní úmluvy o zabránění znečišťování z lodí (MARPOL)

Po tříleté diskusi, která probíhala na zasedáních výboru MEPC i v mezidobí mezi zasedáními, schválil výbor MEPC na svém 69. zasedání návrh změn kapitoly 4 přílohy VI úmluvy MARPOL týkajících se systému shromažďování údajů o spotřebě paliva. V rámci těchto změn je stanoveno zřízení povinného celosvětového systému shromažďování údajů, který má tyto klíčové prvky:

- Údaje shromažďované a každoročně vykazované loďmi spadajícími do působnosti této změny (≥ 5000 hrubé prostornosti) zahrnují: vzdálenost, kterou loď urazila, počet služebních hodin a (u lodí přepravujících náklad) nákladovou nosnost. Pokyny k metodice shromažďování údajů vydá organizace IMO.
- Souhrnné údaje vykazované správě státu vlajky nebo uznané organizaci (RO) pověřené ze strany správy státu vlajky. Pokyny k postupu vykazování údajů vydá organizace IMO.
- Poté, co správa státu vlajky (nebo uznaná RO) obdrží a ověří vykázané údaje, vydá pro danou loď prohlášení o shodě, které musí být uloženo na palubě lodi a podléhá státní přístavní inspekci.
- V případě, že v průběhu kalendářního roku dojde k převodu vlastnictví, se povinnosti ohledně vykazování dělí mezi bývalého a nového vlastníka; v případě změny vlajky, vydá někdejší i nová správa prohlášení o shodě na dobu odpovídající registraci u příslušné správy.
- Při ověřování vykázaných údajů postupují správy států vlajky podle harmonizovaných pokynů, které vypracuje IMO.
- Správy států vlajky (nebo pověřená RO) vloží vykázané údaje do „Databáze údajů o spotřebě lodního paliva IMO“, přičemž použijí standardizované elektronické formáty, které vypracuje IMO.
- Vykázané údaje se anonymizují v souladu s metodikou stanovenou v pokynech IMO.
- Přístup k anonymizovaným údajům se uděluje stranám přílohy VI úmluvy MARPOL.
- Postupy potvrzování shody pro lodě plující pod vlajkou států, které nejsou stranami přílohy VI úmluvy MARPOL, budou stanoveny v oběžníku vypracovaném IMO.

Tyto změny jsou stanoveny v příloze 7 MEPC 69/21/add.1. V odstavci 6.20 zprávy MEPC 69 (MEPC 69/21) se uvádí, že změny by měly být přijaty na zasedání MEPC 70.

1.2 Změny pravidel 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 Mezinárodní úmluvy o bezpečnosti lidského života na moři (SOLAS)

Výbor pro námořní bezpečnost IMO na svém 95. a 96. zasedání (MSC 95 a MSC 96) schválil několik návrhů změn pravidla II-1 úmluvy SOLAS, které byly sloučeny do několika skupin:

– pravidlo II-1/1 (použití) týkající se rozsahu působnosti a ustanovení za účelem změny struktury lhůt pro použití pravidel;

– pravidlo II-1/2 (definice) týkající se harmonizace některých definic s jinými nástroji IMO;

– pravidlo II-1/5 a 5-1 (informace o stabilitě v nepoškozeném stavu a stabilitě, které musí být poskytovány veliteli) týkající se zavedení zvláštních ustanovení upravujících výpočet stability v nepoškozeném stavu, objasnění definice hmotnosti a stanovení dalších informací, které musí být poskytovány veliteli;

– pravidlo II-1/6 (požadovaný index dělení *R*) související s funkční schopností osobních lodí;

– pravidlo II-1/7 (dosažený index dělení *A*) týkající se úpravy formulace dosaženého indexu dělení, která lépe zohledňuje některé účinky, jako je například hromadění vody na palubě;

– pravidlo II-1/8 (zvláštní požadavky na stabilitu osobních lodí) týkající se objasnění podmínek zatížení pro účely výpočtu dosaženého indexu v závislosti na počtu osob na palubě;

– pravidlo II-1/9 (dvojitá dna v osobních lodích a v nákladních lodích kromě tankerů) stanoví požadavky na velikost dvojitého dna v malých osobních a dopravních lodích;

– pravidlo II-1/10 (konstrukce vodotěsných přepážek) týkající se vyjasnění rozsahu působnosti uplatňování pravidla u osobních lodí s přepážkovou palubou a nákladních lodí s volným bokem;

– pravidlo II-1/12 (přepážky kolizního prostoru a prostoru strojovny, tunely hřídelového vedení atd.) týkající se vyjasnění rozsahu působnosti uplatňování pravidla u osobních lodí s přepážkovou palubou a nákladních lodí s volným bokem;

– pravidlo II-1/13 (otvory ve vodotěsných přepážkách pod přepážkovou palubou osobních lodí) týkající se definice prostor strojovny;

– pravidlo II-1/15 (otvory v obšívce pod přepážkovou palubou osobních lodí a volným bokem nákladních lodí) týkající se objasnění toho, na jaké prostory se toto pravidlo vztahuje a jaký je rozsah uplatňování pravidla u osobních lodí s přepážkovou palubou a nákladních lodí s volným bokem;

– pravidlo II-1/16 a 16-1 (konstrukce a počáteční zkoušky vodotěsného uzávěru) týkající se omezení rozsahu jeho působnosti na vodotěsný uzávěr a rozsahu uplatňování pravidla na osobní lodě a lodě typu ro-ro;

– pravidlo II-1/20 (zatížení osobních lodí) týkající se rozšíření působnosti pravidla na všechny lodě a zavádějící pojem schválených údajů o stabilitě;

– pravidlo II-1/21 (pravidelná cvičení a prohlídky vodotěsných dveří atd. na osobních lodích) týkající se jazykové harmonizace některých definicí;

– pravidlo II-1/22 a II-1/22-1 (informace o havarijních plánech, předcházení průniku vody a jeho kontrola) týkající se formulačních a následných změn;

– pravidlo II-1/35-1 (uspořádání stokových čerpadel) týkající se objasnění toho, na jaké prostory se vztahují definice určitých objemů v souvislosti s výpočtem uspořádání soustav čerpadel a následných změn.

Předmětem zvláštního zájmu EU jsou změny pravidel 6, 7, 8 a 9 v kapitole II-1 úmluvy SOLAS, které se týkají požadavků na dělení lodi na úseky a stabilitu v narušeném stavu s cílem zlepšit funkční schopnost osobních lodí v případě jejich poškození, přičemž tyto požadavky, které vypracují konstruktéři pro nové lodě, by neměly vyžadovat změnu základního obchodního modelu provozovatelů. Možné konstrukční úpravy byly posouzeny z hlediska nákladů a přínosů a na základě těchto posudků byla vydána doporučení týkající se zvýšení v současnosti požadované úrovně bezpečnosti.

Uplatňování vzorce pro výpočet indexu dělení *R* dohodnutého na třetím zasedání podvýboru IMO pro navrhování a konstrukci lodí (SDC 3) v souvislosti s pravidlem 1/6 v kapitole II úmluvy SOLAS významně zvýšilo funkční schopnost osobních lodí v případě větší nehody, jako je srážka nebo uvíznutí na mělčině a významně snížilo riziko vyjádřené případnými ztrátami na životech.

Na 3. zasedání podvýboru IMO pro navrhování a konstrukci lodí (SDC 3) a na 96. zasedání Výboru pro námořní bezpečnost IMO (MSC 96) vyslovili někteří zástupci členských států IMO, které nejsou členy EU, že kompromisní vzorec požadovaného indexu dělení *R* platný pro malé lodě (< 400 cestujících) nebyl ověřen na základě formálního posouzení bezpečnosti. Podle názoru těchto členů IMO tento vzorec umožnil zavedení požadavků, které na existujících lodích nelze splnit nákladově efektivním způsobem. Bylo konstatováno, že v případě menších lodí je třeba provést důkladnější technické posouzení. Diskuse na toto téma se může otevřít znovu i na 97. zasedání Výboru pro námořní bezpečnost IMO (MSC 97), tato skutečnost by měla být zohledněna ve formulaci postoje, který Unie k této věci na MSC 97 zaujme.

Tyto změny jsou uvedeny v příloze 1 oběžníku IMO č. 3644 ze dne 20. května 2016. V odstavci 11.4 zprávy MSC 96 (MSC 96/25) se uvádí, že změny by měly být přijaty na zasedání MSC 97.

1.3 Změny pravidla II-1/1.2, nové pravidlo II-1/19-1 a změny pravidel III/1.4, III/30 a III/37 úmluvy SOLAS

Změny pravidla II-1/1.2, nové pravidlo II-1/19-1 a s tím související změny pravidel III/1.4, III/30 a III/37 úmluvy SOLAS týkající se havarijních cvičení jsou společně se souborem změn pravidla II-1, které jsou uvedeny výše v bodě 1.2, součástí celkové snahy o zvýšení funkční schopnosti lodi poté, co dojde k jejímu zaplavení, s cílem zlepšit bezpečnost nových i stávajících osobních lodí.

Změny pravidla II-1/1.2, nové pravidlo II-1/19-1 a pravidla III/1.4, III/30 a III/37 úmluvy SOLAS obsahují požadavky na havarijní cvičení pro osobní lodě, včetně jejich četnosti, účasti členů posádky odpovědných za plnění havarijních plánů, předepsaných součástí každého cvičení a aktivace podpory na pevnině.

Změny pravidla II-1/1.2 úmluvy SOLAS a nové pravidlo II-1/19-1 úmluvy SOLAS jsou uvedeny v příloze 16 MSC 96/25/add.1. V odstavci 11.17 zprávy MSC 96 (MSC 96/25) se uvádí, že tyto změny by měly být přijaty na zasedání MSC 97.

Změny pravidel III/1.4, III/30 a III/37 úmluvy SOLAS jsou uvedeny v příloze 1 oběžníku IMO č. 3644 ze dne 20. května 2016. V odstavci 11.19 zprávy MSC 96 (MSC 96/25) se uvádí, že změny budou přijaty na zasedání MSC 97.

1.4 Změny pravidel II-2/1 a II-2/10 úmluvy SOLAS

Poté, co budou přijaty změny pravidel II-2/1 a II-2/10 úmluvy SOLAS, nebude již nutné, aby v kotelnách chráněných stabilními lokálními vodními protipožárními systémy byly instalovány pěnové hasicí systémy o minimálním objemu 135 l. Změny budou platit jak pro nové, tak i pro stávající lodě.

Změny pravidel II-2/1 a II-2/10 úmluvy SOLAS jsou uvedeny v příloze 1 oběžníku IMO č. 3644 ze dne 20. května 2016. V odstavci 8.2 zprávy MSC 96 (MSC 96/25) se uvádí, že tyto změny by měly být přijaty na zasedání MSC 97.

1.5 Změny pravidla II-1/3-12 úmluvy SOLAS

Předpisy o úrovni hluku na palubách lodí byly schváleny v roce 2012 (rezoluce MSC.337(91)) společně s dalšími změnami úmluvy SOLAS, které s nimi souvisely, a na základě pravidla II-1/3-12 platí ode dne 1. července 2014 jako povinné. Z následné analýzy však vyplynulo, že některé lodě by do oblasti působnosti pravidla II-1/3-12 úmluvy SOLAS nespadaly. Do oblasti působnosti odstavců 1 nebo 2 pravidla II-1/3-12 nespadají lodě, na které byla uzavřena stavební smlouva před 1. červencem 2014, jejichž kýl byl položen nebo které byly v podobném stádiu stavby ke dni 1. ledna 2015 a později a které nebyly dodány před 1. červencem 2018. Změny pravidla II-1/3-12 mají odstranit tento nedostatek v současném pravidle.

Tyto změny jsou uvedeny v příloze 1 oběžníku IMO č. 3644 ze dne 20. května 2016. V odstavci 20.10 zprávy MSC 96 (MSC 96/25) se uvádí, že změny by měly být přijaty na zasedání MSC 97.

1.6 Změny v úmluvě a předpisu o normách výcviku, kvalifikace a strážní služby námořníků (STCW) týkající se zvláštního výcviku pro osobní lodě a částí A a B předpisu STCW

Výbor pro námořní bezpečnost na svém devadesátém prvním zasedání poprvé projednal návrhy na zlepšení stávajících požadavků úmluvy a předpisu STCW, které se týkají osobních lodí, s cílem řešit nové problémy spojené s větší velikostí moderních osobních lodí a velkým počtem cestujících, kteří se nacházejí na jejich palubách, zejména pak lodí výletních.

V zájmu zlepšení bezpečnosti osobních lodí (typu ro-ro i jiných) EU aktivně prosazovala změny pravidel I/14 a V/2 úmluvy STCW a oddílu A-V/2 předpisu STCW, a to zejména po havárii lodě Costa Concordia, k níž došlo v lednu 2012.

Změny zahrnují čtyři různé úrovně výcviku a školení: školení o nouzových situacích na osobních lodích, výcvik v řízení velkého množství lidí na osobních lodích, zvládání krizových situací a výcvik v oblasti lidského chování a výcvik pro osobní lodě typu ro-ro.

Tyto změny jsou uvedeny v příloze [] MSC 96/25/add.1. V odstavci 12.6 zprávy MSC 96 (MSC 96/25) se uvádí, že změny by měly být přijaty na zasedání MSC 97.

1.7 Změny v kapitole 13 předpisu pro systémy protipožární bezpečnosti.

Podle odstavce 2.1.2.2.2.1 kapitoly 13 předpisu pro systémy protipožární bezpečnosti, v němž je upraveno rozmístění osob, se rozměry únikových cest vypočítají na základě očekávaného celkového počtu osob, které použijí jako únikové

cesty schodiště, vchody, chodby a odpočívadla. Výpočty se provedou zvlášť pro dva různé případy obsazenosti uvedených prostor. Co se týče počtu členů posádky rozmístěných ve veřejných prostorech plavidla, ukázalo se, že stávající znění je zavádějící, a bylo proto změněno.

Tyto změny jsou uvedeny v příloze 2 oběžníku IMO č. 3644 ze dne 20. května 2016. V odst. 11.15 zprávy MSC 96 (MSC 96/25) se uvádí, že změny by měly být přijaty na zasedání MSC 97.

1.8 Změny v předpisu o programu rozšířených inspekcí (ESP) z roku 2011

Systém hodnocení stavu (CAS) organizace IMO stanoví rámec pro důkladnější inspekci lodí starších než 15 let. Rozšířený inspekční program při prohlídkách plavidel přepravujících volně ložený náklad a ropných tankerů čili rozšířený inspekční program (ESP – Enhanced Survey Programme) upřesňuje, jak tuto důkladnější inspekci provádět. Vzhledem k tomu, že systém CAS používá k dosažení svého cíle program ESP, odkazuje systém CAS na tento program jako na příslušný nástroj.

Tyto změny v předpisu o ESP zajistí harmonizaci s aktuálním zněním jednotných požadavků Mezinárodního sdružení klasifikačních společností (IACS) řady Z10. Řada Z10 jednotných požadavků IACS zahrnuje požadavky týkající se inspekcí a vydávání osvědčení. Jednotné požadavky mají formu rezoluce IACS o záležitostech, které přímo souvisejí s konkrétními požadavky na pravidla a postupy klasifikačních společností a s obecnou filosofií, na níž se pravidla a postupy klasifikačních společností zakládají.

Tyto změny jsou uvedeny v příloze 4 oběžníku IMO č. 3644 ze dne 20. května 2016. V odstavci 11.21 zprávy MSC 96 (MSC 96/25) se uvádí, že změny by měly být přijaty na zasedání MSC 97.

2. PŘIJETÍ ZMĚN IMO

2.1 Přijetí změn

Změny uvedené výše v bodech 1.1–1.8 byly schváleny na 69. zasedání Výboru pro ochranu mořského prostředí, které se konalo ve dnech 18.–22. dubna 2016, a na 95. a 96. zasedání Výboru pro námořní bezpečnost, která se konala ve dnech 3.–12. června 2015 a 11.–20. května 2016, a mají být předloženy k přijetí na 70. zasedání Výboru pro ochranu mořského prostředí ve dnech 24.–28. října 2016 a na 97. zasedání Výboru pro námořní bezpečnost ve dnech 21.–25. listopadu 2016.

2.2 Akceptace změn

Jakmile budou změny uvedené výše v bodech 1.1 až 1.8 oběma výbory schváleny a přijaty, budou oznámeny příslušným smluvním stranám, aby je akceptovaly.

3. PŘÍSLUŠNÉ PRÁVNÍ PŘEDPISY EU A PRAVOMOC EU

3.1 Změny v kapitole 4 přílohy VI Mezinárodní úmluvy o zabránění znečištění z lodí (MARPOL)

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/757 ze dne 29. dubna 2015 o monitorování, vykazování a ověřování emisí oxidu uhličitého z námořní dopravy a o změně směrnice 2009/16/ES zavádí systém EU pro monitorování, vykazování a ověřování emisí CO_2 a energetické účinnosti námořní dopravy.

Toto nařízení platí od 1. ledna 2018 pro všechny velké lodě (nad 5 000 rejstříkových tun), které připlouvají do přístavu spadajícího do jurisdikce některého členského státu, nacházejí se v takovém přístavu nebo z něho odplouvají, a to bez ohledu na to, kde jsou tyto lodě registrovány. Umožňuje výběr ze čtyř metodik monitorování, počínaje velmi jednoduchými postupy založenými na údajích, které jsou již k dispozici na palubách plavidel. Tyto údaje musejí být nezávisle posouzeny a poté každoročně souhrnně vykazovány Komisi. Komise zveřejní ověřené souhrnné údaje za každý rok za jednotlivé lodě včetně emisí CO_2 a parametrů energetické účinnosti.

Článek 22 odst. 3 tohoto nařízení obsahuje ustanovení o přezkumu pro případ, že by v této oblasti došlo k uzavření mezinárodní dohody. Přijetím změn kapitoly 4 přílohy VI úmluvy MARPOL by byl tento postup přezkumu podle čl. 22 odst. 3 zahájen. To může vést k předložení návrhu na změnu tohoto nařízení za účelem zajištění jeho harmonizace s celosvětovým systémem shromažďování údajů dohodnutým členskými státy IMO.

Změny kapitoly 4 přílohy VI úmluvy MARPOL by tudíž prostřednictvím uplatňování nařízení (EU) 2015/757 ovlivnily právní předpisy EU.

3.2 Změny pravidel 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 Mezinárodní úmluvy o bezpečnosti lidského života na moři (SOLAS)

Pravidlo II-1 úmluvy SOLAS upravuje konstrukce-strukturu, dělení lodi na úseky a stabilitu, strojní a elektrická zařízení. Změny pravidla II-1 úmluvy SOLAS, které mají být přijaty na zasedání MSC 97, se týkají jak osobních, tak nákladních lodí. Článek 6 odst. 2 písm. a) bod i) směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/45/ES o bezpečnostních pravidlech a normách pro osobní lodě stanoví, že nové osobní lodě třídy A musí plně vyhovovat požadavkům úmluvy SOLAS z roku 1974 v platném znění.

Změny pravidel 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 úmluvy SOLAS by tudíž prostřednictvím uplatňování směrnice 2009/45/ES ovlivnily právní předpisy EU.

3.3 Změny pravidla II-1/1.2 úmluvy SOLAS, nové pravidlo II-1/19-1 a změny pravidel III/1.4, III/30 a III/37 úmluvy SOLAS

Mezinárodní úmluva o normách výcviku, kvalifikace a strážní služby námořníků (úmluva STCW) byla do práva Unie začleněna prostřednictvím směrnice 2008/106/ES ze dne 4. dubna 2001 o minimální úrovni výcviku námořníků.

Pravidlo V/2 úmluvy STCW obsahuje povinné minimální požadavky na výcvik a kvalifikaci velitelů, důstojníků, členů mužstva a ostatních osob na osobních lodích.

Zejména podle tabulky A-V/2 oddílu A-V/2 předpisu STCW týkající se stanovení minimálních požadavků způsobilosti v oblasti zvládání krizových situací a lidského chování, jež doplňuje pravidlo V/2, by námořníci měli být mimo jiné schopni organizovat simulační cvičení. Součástí práva Unie se prostřednictvím nařízení (ES) č. 336/2006 stal navíc i Mezinárodní předpis pro řízení bezpečnosti lodí a pro zabránění znečištění (předpis ISM), který se na základě ustanovení kapitoly IX Mezinárodní úmluvy o bezpečnosti lidského života na moři (SOLAS) stal povinným. Zejména v souvislosti s připraveností na nouzové situace předpis ISM vyžaduje, aby podnik zavedl programy pro nácvik a cvičení pro přípravu na nouzové situace.

Změny pravidel II-1/1.2 úmluvy SOLAS, nové pravidlo II-1/19-1 a změny pravidel III/1.4, III/30 a III/37 úmluvy SOLAS, jež se týkají nácviku stability v narušeném stavu, by tudíž prostřednictvím uplatňování směrnice 2008/106/ES a nařízení (ES) č. 336/2006 ovlivnily právní předpisy EU.

3.4 Změny pravidel II-2/1 a II-2/10 úmluvy SOLAS

Článek 6 odst. 2 písm. a) bod i) směrnice 2009/45/ES stanoví, že nové osobní lodě třídy A musí plně vyhovovat požadavkům úmluvy SOLAS z roku 1974 v platném znění. Pravidla II-2/1 a II-2/10 úmluvy SOLAS jsou navíc v souladu s bodem .7 oddílu 6 „Hasicí zařízení ve strojovnách“ části A kapitoly II-2 přílohy I směrnice 2009/45/ES, v níž je stanoveno, že strojovny a kotelny by měly být vybaveny přenosnými zařízeními, použitelná i na novou třídu B, C a D a na stávající třídu B.

Změny pravidel II-2/1 a II-2/10 úmluvy SOLAS, jež se týkají hasicích zařízení ve strojovnách, by tudíž prostřednictvím uplatňování směrnice 2009/45/ES ovlivnily právní předpisy EU.

3.5 Změny pravidla II-1/3-12 úmluvy SOLAS

Článek 3 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/10/ES o minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví před expozicí zaměstnanců rizikům spojeným s fyzikálními činiteli (hlukem) stanoví minimální požadavky na ochranu pracovníků a limitní hodnoty expozice a hodnoty expozice vyvolávající akci. Jakožto relevantní sekundární právní předpis navíc čl. 6 odst. 2 písm. a) bod i) směrnice 2009/45/ES umožňuje uplatňování úmluvy SOLAS z roku 1974 v jejím platném znění na nové lodě třídy A a pravidlo 18 uvedené v části C přílohy I této směrnice stanoví opatření pro snížení hluku ve strojovnách nových lodí třídy B, C a D.

Změny pravidla II-1/3-12 úmluvy SOLAS by tudíž prostřednictvím uplatňování směrnice 2003/10/ES a směrnice 2009/45/ES ovlivnily právní předpisy EU.

3.6 Změny Mezinárodní úmluvy a předpisu o normách výcviku, kvalifikace a strážní služby námořníků (STCW) týkající se výcviku pro osobní lodě a částí A a B předpisu STCW

Směrnice 2008/106/ES, zejména pravidlo V/2 uvedené v kapitole V přílohy I, obsahuje povinné minimální požadavky na výcvik a kvalifikaci velitelů, důstojníků, členů mužstva a ostatních osob na osobních lodích.

Změny v úmluvě a předpisu STCW týkající se výcviku pro osobní lodě by tudíž prostřednictvím uplatňování směrnice 2008/106/ES ovlivnily právní předpisy EU.

3.7 Návrh změny kapitoly 13 předpisu pro systémy protipožární bezpečnosti týkající se objasnění rozmístění posádky ve veřejných prostorech

Článek 6 odst. 2 písm. a) bod i) směrnice 2009/45/ES stanoví, že nové osobní lodě třídy A musí plně vyhovovat požadavkům úmluvy SOLAS z roku 1974 v platném znění. Pro lodě třídy B, C a D, které byly postaveny dne 1. ledna 2003 nebo později, navíc na základě kapitoly II-2 části A přílohy I směrnice 2009/45/ES platí předpis pro systémy protipožární bezpečnosti, který byl přijat rezolucí MSC.98(73).

Změny kapitoly 13 předpisu pro systémy protipožární bezpečnosti by tudíž prostřednictvím uplatňování směrnice 2009/45/ES ovlivnily právní předpisy EU.

3.8 Změny v předpisu o programu rozšířených inspekcí (ESP) z roku 2011

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 530/2012 o urychleném zavádění požadavků dvojitého trupu nebo rovnocenné konstrukce u ropných tankerů s jednoduchým trupem si klade za cíl jednak zavedení systému urychleného uplatňování konstrukčních požadavků MARPOL 73/78 definovaných v článku 3 tohoto nařízení a týkajících se dvojitého trupu nebo rovnocenné konstrukce u ropných tankerů s jednoduchým trupem, jednak zákaz přepravy těžkých ropných produktů v ropných tankerech s jednoduchým trupem do přístavů nebo z přístavů členských států.

Toto nařízení zavádí povinnost uplatňovat na ropné tankery s jednoduchým trupem starší než 15 let systém organizace IMO pro hodnocení stavu (CAS). Článek 5 stanoví požadavek, že tyto tankery musí být v souladu se systémem hodnocení stavu (CAS), který je pak v článku 6 definován jako systém hodnocení stavu přijatý rezolucí MEPC 94(46) ze dne 27. dubna 2001 ve znění rezoluce MEPC 99(48) ze dne 11. října 2002 a rezolucí MEPC 112(50) ze dne 4. prosince 2003. Rozšířený inspekční program při prohlídkách plavidel přepravujících volně ložený náklad a ropných tankerů čili rozšířený inspekční program (ESP – Enhanced Survey Programme) upřesňuje, jak toto důkladnější posouzení provádět. Vzhledem k tomu, že CAS používá k dosažení svého cíle ESP, veškeré změny týkající se inspekcí ESP budou přímo a automaticky použitelné prostřednictvím nařízení (EU) č. 530/2012. Změny, které mají být přijaty na MSC 97 a které by změnily předpis o ESP, by tudíž prostřednictvím uplatňování nařízení (EU) č. 530/2012 ovlivnily právní předpisy EU.

3.7 Shrnutí

Vzhledem k výše uvedeným vazbám mezi navrhovanými změnami a příslušnými právními předpisy EU je Komise toho názoru, že přijetí výše uvedených změn, k němuž má dojít na MEPC 70 a MSC 97, spadá do výlučné vnější pravomoci EU, kterou Unie získala podle čl. 3 odst. 2 SFEU, pokud může přijetí těchto mezinárodních nástrojů ovlivnit společná pravidla nebo změnit jejich působnost.

Ačkoliv Unie není členem IMO a není ani smluvní stranou příslušných mezinárodních nástrojů, nejsou členské státy v souladu s ustálenou judikaturou oprávněny přejímat závazky, které by pravděpodobně ovlivnily pravidla EU přijatá k dosažení cílů Smluv, pokud k tomu nejsou zmocněny rozhodnutím Rady na návrh Komise.

4. ZÁVĚR

Komise proto předkládá návrh rozhodnutí Rady o postoji, který má být zaujat jménem Evropské unie ke změnám uvedeným v bodech 1.1 až 1.8 výše, jež mají být přijaty na 70. zasedání Výboru pro ochranu mořského prostředí a na 97. zasedání Výboru pro námořní bezpečnost.

2016/0263 (NLE)

Návrh

ROZHODNUTÍ RADY

o postoji, který má být zaujat jménem Evropské unie v Mezinárodní námořní organizaci během 70. zasedání Výboru pro ochranu mořského prostředí a 97. zasedání Výboru pro námořní bezpečnost ohledně přijetí změn přílohy VI úmluvy MARPOL, pravidel II-1 úmluvy SOLAS, pravidel III/1.4, III/30 a III/37 úmluvy SOLAS, pravidel II-2/1 a II-2/10 úmluvy SOLAS, pravidla II-1/3-12 úmluvy SOLAS, úmluvy a předpisu o normách výcviku, kvalifikace a strážní služby námořníků (STCW), předpisu o systémech protipožární bezpečnosti a předpisu o programu rozšířených inspekcí z roku 2011

RADA EVROPSKÉ UNIE,

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

s ohledem na návrh Evropské komise,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Cílem činnosti Evropské unie v odvětví námořní dopravy by mělo být zlepšování námořní bezpečnosti a ochrana mořského prostředí.

(2) Výbor pro ochranu mořského prostředí (MEPC) Mezinárodní námořní organizace (IMO) se na svém 69. zasedání dohodl na zřízení systému povinného shromažďování údajů o spotřebě paliva a na nezbytných změnách kapitoly 4 přílohy VI úmluvy MARPOL. Očekává se, že tyto změny budou přijaty na 70. zasedání výboru MEPC, které se bude konat v říjnu 2016.

(3) Výbor pro námořní bezpečnost IMO na svém 95. a 96. zasedání schválil změny pravidel II-1 úmluvy SOLAS, pravidel III/1.4, III/30 a III/37 úmluvy SOLAS, pravidel II-2/1 a II-2/10 úmluvy SOLAS, pravidla II-1/3-12 úmluvy SOLAS, úmluvy a předpisu STCW, předpisu o systémech protipožární bezpečnosti a předpisu o programu rozšířených inspekcí z roku 2011. Očekává se, že tyto změny budou přijaty na 97. zasedání Výboru pro námořní bezpečnost, které se bude konat v listopadu 2016.

(4) Změny kapitoly 4 přílohy VI úmluvy MARPOL stanoví povinný celosvětový systém shromažďování údajů, které budou shromažďovány a vykazovány každý rok některými loděmi, postupy ověřování vykázaných údajů, prohlášení o shodě, situace týkající se převodu vlastnictví, předkládání údajů Mezinárodní námořní organizaci (IMO), anonymizaci údajů a přístup k těmto údajům, jakož i postupy potvrzování shody pro lodě plující pod vlajkou států, které nejsou stranami přílohy VI úmluvy MARPOL. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/757[1] zavádí systém EU pro monitorování, vykazování a ověřování emisí CO_2 a energetické účinnosti námořní dopravy. Od 1. ledna 2018 platí pro všechny lodě nad 5 000 rejstříkových tun, které připlouvají do přístavu spadajícího do jurisdikce některého členského státu,

[1] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/757 ze dne 29. dubna 2015 o monitorování, vykazování a ověřování emisí oxidu uhličitého z námořní dopravy a o změně směrnice 2009/16/ES (Úř. věst. L 123, 19.5.2015, s. 55).

které se nacházejí v takovém přístavu nebo z něho odplouvají, a to bez ohledu na to, kde jsou tyto lodě registrovány.

(5) Článek 22 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/757 obsahuje ustanovení o přezkumu v případě, že by v této oblasti došlo k uzavření mezinárodní dohody. Přijetím změn kapitoly 4 přílohy VI úmluvy MARPOL bude tento proces přezkumu zahájen, což může vést k předložení návrhu na změnu tohoto nařízení s cílem zajistit v náležitém rozsahu jeho harmonizaci s celosvětovým systémem shromažďování údajů dohodnutým v rámci IMO.

(6) Změny pravidel 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 úmluvy SOLAS zavádějí formulační a následné změny, jakož i změny, které se týkají požadavků na dělení lodi na úseky a stabilitu v narušeném stavu s cílem zlepšit funkční schopnost osobních lodí v případě jejich poškození. Článek 6 odst. 2 písm. a) bod i) směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/45/ES[2] stanoví, že nové osobní lodě třídy A musí plně vyhovovat požadavkům úmluvy SOLAS z roku 1974 v platném znění.

(7) Změny pravidla II-1/1.2, nové pravidlo II-1/19-1 a změny pravidel III/1.4, III/30 a III/37 úmluvy SOLAS týkající se havarijních cvičení jsou součástí celkové snahy o zvýšení funkční schopnosti plavidla poté, co dojde k jeho zaplavení, s cílem zlepšit bezpečnost nových i stávajících osobních lodí. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/106/ES,[3] zejména pravidlo V/2 uvedené v kapitole V přílohy I, obsahuje povinné minimální požadavky na výcvik a kvalifikaci velitelů, důstojníků, členů mužstva a ostatních osob na osobních lodích. Mezinárodní úmluva o normách výcviku, kvalifikace a strážní služby námořníků (STCW), která byla do práva Unie začleněna prostřednictvím směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/106/ES, obsahuje požadavky na výcvik týkající se stability lodě podle příslušných tabulek způsobilosti uvedených v předpisu STCW.

(8) Změny pravidel II-2/1 a II-2/10 úmluvy SOLAS budou mít za následek to, že nebude již nutné, aby v kotelnách chráněných stabilními lokálními vodními protipožárními systémy byly instalovány pěnové hasicí přístroje o minimálním objemu 135 l. Článek 6 odst. 2 písm. a) bod i) směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/45/ES stanoví, že nové osobní lodě třídy A musí plně vyhovovat požadavkům úmluvy SOLAS z roku 1974 v platném znění. Pravidla II-2/1 a II-2/10 úmluvy SOLAS jsou navíc použitelná i na novou třídu B, C a D a na stávající třídu B v souladu s bodem 6.7 („Hasicí zařízení ve strojovnách“) části A kapitoly II-2 přílohy I směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/45/ES, kde je stanoveno, že prostory strojovny a kotelny by měly být vybaveny přenosnými zařízeními.

(9) Změny pravidla II-1/3-12 úmluvy SOLAS odstraní mezeru v současném pravidle, jež se týká uplatňování předpisů o úrovni hluku na palubách lodí v případě lodí, na které byla uzavřena stavební smlouva před 1. červencem 2014, jejichž kýl byl položen nebo které byly v podobném stádiu stavby ke dni 1. ledna 2015 a později a které nebyly dodány před 1. červencem 2018. Článek 3 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/10/ES[4] stanoví minimální požadavky na ochranu pracovníků a limitní hodnoty

---

[2] Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/45/ES ze dne 6. května 2009 o bezpečnostních pravidlech a normách pro osobní lodě (Úř. věst. L 163, 25.6.2009, s. 1).

[3] Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/106/ES o minimální úrovni výcviku námořníků (Úř. věst. L 323, 3.12.2008, s. 33).

[4] Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/10/ES ze dne 6. února 2003 o minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví před expozicí zaměstnanců rizikům spojeným s fyzikálními činiteli (hlukem) (Úř. věst. L 42, 15.2.2003, s. 38).

expozice a hodnoty expozice vyvolávající akci. Jakožto relevantní sekundární právní předpis navíc čl. 6 odst. 2 písm. a) bod i) směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/45/ES umožňuje uplatňování úmluvy SOLAS z roku 1974 v jejím platném znění na nové lodě třídy A a pravidlo 18 uvedené v části C přílohy I této směrnice stanoví opatření pro snížení hluku ve strojovnách nových lodí třídy B, C a D.

(10) Změny v úmluvě a předpisu STCW týkající se výcviku pro osobní lodě a změny části A a B předpisu STCW budou řešit nové problémy spojené s větší velikostí moderních výletních lodí a velkým počtem cestujících, kteří se nacházejí na jejich palubách, a zahrnují čtyři různé úrovně výcviku a školení: školení o nouzových situacích na osobních lodích, výcvik v řízení velkého množství lidí na osobních lodích, zvládání krizových situací na osobních lodích a výcvik v oblasti lidského chování a výcvik pro osobní lodě typu ro-ro. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/106/ES, zejména pravidlo V/2 uvedené v kapitole V přílohy I, obsahuje povinné minimální požadavky na výcvik a kvalifikaci velitelů, důstojníků, členů mužstva a ostatních osob na osobních lodích.

(11) Změny kapitoly 13 předpisu pro systémy protipožární bezpečnosti jasněji stanoví, že výpočty rozměrů únikových cest, které se provádějí na základě očekávaného celkového počtu osob, které použijí jako únikové cesty schodiště, vchody, chodby a odpočívadla, musejí být provedeny zvlášť pro dva různé případy obsazenosti uvedených prostor. Článek 6 odst. 2 písm. a) bod i) směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/45/ES stanoví, že nové osobní lodě třídy A musí plně vyhovovat požadavkům úmluvy SOLAS z roku 1974 v platném znění. Na základě kapitoly II-2 části A přílohy I směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/45/ES navíc pro lodě třídy B, C a D, které byly postaveny dne 1. ledna 2003 nebo později, platí předpis pro systémy protipožární bezpečnosti, který byl přijat rezolucí MSC.98(73).

(12) Změny v předpisu o rozšířeném inspekčním programu (ESP) z roku 2011 zajistí harmonizaci s aktuálním zněním jednotných požadavků řady Z10 Mezinárodního sdružení klasifikačních společností (IACS), které se týkají inspekcí a vydávání osvědčení. Články 5 a 6 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 530/2012[5] zavádějí povinnost uplatňovat na ropné tankery s jednoduchým trupem starší než 15 let systém organizace IMO pro hodnocení stavu (CAS). Rozšířený inspekční program při prohlídkách plavidel přepravujících volně ložený náklad a ropných tankerů čili rozšířený inspekční program (ESP) upřesňuje, jak toto důkladnější posouzení provádět. Vzhledem k tomu, že CAS používá k dosažení svého cíle ESP, veškeré změny týkající se inspekcí ESP budou automaticky použitelné prostřednictvím nařízení (EU) č. 530/2012.

(13) Unie není členem Mezinárodní námořní organizace ani smluvní stranou příslušných úmluv nebo předpisů. Je tudíž třeba, aby Rada zmocnila členské státy k vyjádření postoje Unie a k vyjádření souhlasu s tím, aby byly těmito změnami vázány,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Za účelem zlepšení současných požadavků v oblasti ochrany životního prostředí, které stanoví úmluva MARPOL, zaujme Unie na 70. zasedání Výboru pro ochranu mořského prostředí

[5] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 530/2012 ze dne 13. června 2012 o urychleném zavádění požadavků dvojitého trupu nebo rovnocenné konstrukce u ropných tankerů s jednoduchým trupem (Úř. věst. L 172, 30.6.2012, s. 3).

IMO souhlasný postoj k přijetí změn kapitoly 4 přílohy VI úmluvy MARPOL, jež jsou uvedeny v příloze 7 dokumentu IMO MEPC 69/21/add.1.

Článek 2

Unie na 97. zasedání Výboru pro námořní bezpečnost IMO zaujme souhlasný postoj k přijetí těchto změn:

a) pravidel 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 úmluvy SOLAS, které jsou uvedeny v příloze 1 oběžníku IMO č. 3644 ze dne 20. května 2016;

b) pravidla II-1/1.2, nového pravidla II-1/19-1 a změny pravidel III/1.4, III/30 a III/37 úmluvy SOLAS, které jsou uvedeny v příloze 1 oběžníku IMO č. 3644 ze dne 20. května 2016;

c) pravidel II-2/1 a II-2/10 úmluvy SOLAS, které jsou uvedeny v příloze 1 oběžníku IMO č. 3644 ze dne 20. května 2016;

d) pravidla II-1/3-12 úmluvy SOLAS, které jsou uvedeny v příloze 1 oběžníku IMO č. 3644 ze dne 20. května 2016;

e) úmluvy a předpisu STCW týkající se výcviku pro osobní lodě a částí A a B předpisu STCW, které jsou uvedeny v příloze [] dokumentu IMO MSC 96/25/add.1;

f) kapitoly 13 předpisu pro systémy protipožární bezpečnosti, které jsou uvedeny v příloze 2 oběžníku IMO č. 3644 ze dne 20. května 2016;

g) předpisu z roku 2011 o programu rozšířených inspekcí, které jsou uvedeny v příloze 4 oběžníku IMO č. 3644 ze dne 20. května 2016.

Článek 3

1. Postoj Unie stanovený v článcích 1 a 2 vyjádří členské státy, jež jsou členy Mezinárodní námořní organizace, jednajíce společně v zájmu Unie.

2. Lze dohodnout drobné změny postoje uvedeného v článcích 1 a 2, aniž by bylo nutné provádět změnu tohoto postoje, a lze dohodnout úpravy postoje uvedeného v čl. 2 písm. a), který se týká změn pravidla II-1/6 úmluvy SOLAS, za účelem zlepšení současné úrovně bezpečnosti.

Článek 4

Členské státy se tímto zmocňují, aby vyjádřily svůj souhlas s tím, že v zájmu Unie budou vázány změnami uvedenými v článcích 1 a 2.

Článek 5

Toto rozhodnutí je určeno členským státům.

V Bruselu dne

Za Radu
předseda