EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 28.3.2019
COM(2019) 159 final

2019/0087 (NLE)

Návrh

ROZHODNUTÍ RADY

o postoji, který má být jménem Evropské unie zaujat ve Výboru pro ochranu mořského prostředí a ve Výboru pro námořní bezpečnost Mezinárodní námořní organizace k přijetí změn přílohy II Mezinárodní úmluvy o zabránění znečišťování z lodí, změn Mezinárodního předpisu pro rozšířený inspekční program při prohlídkách plavidel na přepravu hromadných nákladů a ropných tankerů z roku 2011, změn Mezinárodních předpisů pro záchranné prostředky, změn formulářů C, E a P dodatku k Mezinárodní úmluvě o bezpečnosti lidského života na moři a změn v Mezinárodním předpisu o bezpečnosti plavidel používajících plyny nebo jiná paliva s nízkým bodem vzplanutí

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. PŘEDMĚT NÁVRHU

Tento návrh se týká rozhodnutí o postoji, který má být jménem Unie zaujat na 74. zasedání Výboru pro ochranu mořského prostředí Mezinárodní námořní organizace (dále též jen „MEPC 74“), které se uskuteční v Londýně ve dnech 13.–17. května 2019, a na 101. zasedání Výboru pro námořní bezpečnost Mezinárodní námořní organizace (dále též jen „MSC 101“), které se bude konat v Londýně ve dnech 5.–14. června 2019, v souvislosti s plánovaným přijetím změn přílohy II úmluvy MARPOL týkajících se zbytků lodního nákladu a splašků perzistentních plovoucích produktů s vysokou viskozitou a/nebo s vysokým bodem tání z nádrží, změn Mezinárodního předpisu pro rozšířený inspekční program při prohlídkách plavidel na přepravu hromadných nákladů a ropných tankerů z roku 2011 (předpisu o ESP), změn odstavce 6.1.1.3 Mezinárodních předpisů pro záchranné prostředky (předpisů LSA), změn odstavce 4.4.8.1 předpisů LSA, změn záznamů o zařízení (formulářů C, E a P dodatku k úmluvě SOLAS) a změn částí A a A-1 Mezinárodního předpisu o bezpečnosti plavidel používajících plyny nebo jiná paliva s nízkým bodem vzplanutí (předpisu IGF).

2. SOUVISLOSTI NÁVRHU

2.1. Úmluva o Mezinárodní námořní organizaci (IMO)

Úmluvou o Mezinárodní námořní organizaci (IMO) se zřizuje Mezinárodní námořní organizace, jejímž cílem je poskytnout fórum pro spolupráci mezi vládami v oblasti vládní regulace a postupů týkajících se nejrůznějších technických záležitostí, jež ovlivňují námořní dopravu využívanou v mezinárodním obchodě, podpořit všeobecné přijetí nejvyšších možných standardů v záležitostech týkajících se námořní bezpečnosti, efektivnosti plavby a prevence a kontroly znečištění moří z lodí za současné podpory rovných podmínek a zabývat se souvisejícími správními a právními otázkami.

Úmluva vstoupila v platnost dne 17. března 1958.

Stranami úmluvy jsou všechny členské státy EU.

Všechny členské státy jsou stranami Mezinárodní úmluvy o zabránění znečišťování z lodí (dále též „úmluva MARPOL“) z roku 1973, jež vstoupila v platnost dne 2. října 1983. Unie není stranou úmluvy MARPOL.

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

Mezinárodní předpis pro rozšířený inspekční program při prohlídkách plavidel na přepravu hromadných nákladů a ropných tankerů z roku 2011 (předpis o ESP) stanoví požadavky na rozšířený inspekční program při prohlídkách plavidel na přepravu hromadných nákladů s jednoduchým trupem a dvojitým trupem a ropných tankerů s jednoduchým trupem a dvojitým trupem v souladu s ustanoveními pravidla XI-1/2 úmluvy SOLAS.

Mezinárodní předpisy pro záchranné prostředky (předpisy LSA) stanoví požadavky mezinárodních norem pro záchranné prostředky, na něž se vztahuje kapitola III úmluvy SOLAS, včetně osobních záchranných prostředků, vizuálních prostředků, záchranných plavidel, záchranářských člunů, spouštěcích a naloďovacích prostředků a námořních evakuačních systémů, zařízení pro vrhání lanek a celkového poplašného systému a palubního rozhlasu.

Účelem Mezinárodního předpisu o bezpečnosti plavidel používajících plyny nebo jiná paliva s nízkým bodem vzplanutí (předpisu IGF) je stanovit mezinárodní normu pro plavidla používající jako palivo plyn nebo kapaliny s nízkým bodem vzplanutí. Předpis se zabývá všemi oblastmi, které vyžadují zvláštní zvážení při použití plynu nebo kapalin s nízkým bodem vzplanutí jako paliva, a stanoví kritéria pro uspořádání a instalaci strojních zařízení pro pohonné a pomocné účely používajících jako paliva zemní plyn, která budou mít z hlediska bezpečnosti a spolehlivosti rovnocennou úroveň integrity, jakou lze dosáhnout u nových a srovnatelných hlavních a pomocných strojních zařízení s konvenčním naftovým palivem.

2.2. Mezinárodní námořní organizace

Mezinárodní námořní organizace (IMO) je specializovanou agenturou OSN s odpovědností za bezpečnost a zabezpečení lodní dopravy a prevenci znečišťování z lodí. Jedná se o orgán, který na celosvětové úrovni stanoví normy pro bezpečnost, zabezpečení a environmentální profil mezinárodní lodní dopravy. Jeho hlavním úkolem je vytvořit regulační rámec pro odvětví námořní dopravy, jenž bude spravedlivý, efektivní, všeobecně přijímaný a obecně uplatňovaný.

Členství v organizaci je otevřeno všem státům a členy IMO jsou všechny členské státy EU. Evropská komise má v rámci Mezinárodní námořní organizace (IMO) status pozorovatele od roku 1974 na základě dohody o spolupráci mezi Mezivládní námořní konzultační organizací (IMCO)[1] a Komisí Evropských společenství v záležitostech společného zájmu stran.

Výbor pro ochranu mořského prostředí organizace IMO se skládá ze všech členů IMO a schází se nejméně jednou ročně. Zkoumá environmentální otázky spadající do působnosti organizace a týkající se kontroly a prevence znečištění z lodí upravené úmluvou MARPOL, včetně ropy, hromadně přepravovaných chemických látek, odpadních vod, odpadků a emisí z lodí, včetně látek znečišťujících ovzduší a emisí skleníkových plynů. Další zkoumané záležitosti zahrnují nakládání s balastovou vodou, protihnilobné systémy, recyklaci lodí, připravenost a reakci na znečištění a určení zvláštních oblastí a zvláště citlivých mořských oblastí.

Výbor pro ochranu mořského prostředí IMO přijme veškerá opatření nezbytná k plnění všech úkolů svěřených mu úmluvou IMO, shromážděním IMO či radou IMO, nebo úkolů, které mu mohou být svěřeny v rámci výše uvedené oblasti působnosti nebo podle jiných mezinárodních nástrojů a jež IMO akceptuje. Rozhodnutí Výboru pro ochranu mořského prostředí a jeho pomocných orgánů se přijímají většinou členů.

Výbor pro námořní bezpečnost IMO se také skládá ze všech členů IMO a schází se nejméně jednou ročně. Zkoumá všechny otázky spadající do působnosti organizace a týkající se plavebních pomůcek, konstrukce a vybavení plavidel, obsazení posádkou z bezpečnostního hlediska, pravidel pro předcházení srážkám, zacházení s nebezpečným nákladem, námořních bezpečnostních postupů a požadavků, hydrografických informací, lodních deníků a navigačních záznamů, vyšetřování námořních nehod, záchrany a vyprošťování a jakýchkoli dalších otázek, které přímo ovlivňují námořní bezpečnost.

Výbor pro námořní bezpečnost IMO přijme veškerá opatření nezbytná k plnění všech úkolů svěřených mu úmluvou IMO, shromážděním IMO či radou IMO, nebo úkolů, které mu mohou být svěřeny v rámci výše uvedené oblasti působnosti podle jiných mezinárodních nástrojů a jež IMO akceptuje. Rozhodnutí Výboru pro námořní bezpečnost a jeho pomocných orgánů se přijímají většinou členů.

---

[1] Název byl v roce 1982 změněn na Mezinárodní námořní organizaci (IMO).

2.3. Zamýšlený akt Výboru pro ochranu mořského prostředí IMO

Ve dnech 13. a 17. května 2019 má Výbor pro ochranu mořského prostředí na svém 74. zasedání (MEPC 74) přijmout změny přílohy II úmluvy MARPOL týkající se zbytků lodního nákladu a splašků perzistentních plovoucích produktů s vysokou viskozitou a/nebo s vysokým bodem tání z nádrží s cílem snížit dopad na životní prostředí. Účelem zamýšlených změn přílohy II úmluvy MARPOL je řešit závažné znečištění způsobené např. vypouštěním parafínu pobřežními státy Severního moře a Baltského moře během posledních několika let.

2.4. Zamýšlený akt Výboru pro námořní bezpečnost IMO

Ve dnech 5.–14. června 2019 má Výbor pro námořní bezpečnost na svém 101. zasedání (MSC 101) přijmout změny v Mezinárodním předpisu pro rozšířený inspekční program při prohlídkách plavidel na přepravu hromadných nákladů a ropných tankerů z roku 2011 (předpisu o ESP), změny Mezinárodních předpisů pro záchranné prostředky (předpisů LSA), změny odstavce 4.4.8.1 předpisů LSA, změny záznamů zařízení (formulářů C, E a P dodatku k úmluvě SOLAS) a změny částí A a A-1 Mezinárodního předpisu o bezpečnosti plavidel používajících plyny nebo jiná paliva s nízkým bodem vzplanutí (předpisu IGF).

2.4.1. Účelem navrhovaných změn předpisu o ESP je začlenit redakční úpravy, jež určují všechny povinné požadavky a zdokonalují tabulky a formuláře. Změny dále sloučí redakční úpravy s novými podstatnými požadavky, aby zohlednily nedávné aktualizace jednotných požadavků série Z10 Mezinárodního sdružení klasifikačních společností (International Association of Classification Societies, dále též „IACS“). Jednotné požadavky série Z10 se týkají prohlídek trupu ropných tankerů, plavidel na přepravu hromadných nákladů, chemických tankerů, ropných tankerů s dvojitým trupem a dvouplášťových plavidel na přepravu hromadných nákladů. Jednotné požadavky IACS jsou usnesení, která Mezinárodní sdružení klasifikačních společností přijalo o záležitostech, jež přímo souvisejí s požadavky a postupy klasifikačních společností týkajícími se konkrétních pravidel a s obecnou filozofií, z níž vycházejí pravidla a postupy těchto klasifikačních společností, nebo které do působnosti těchto požadavků, postupů a filozofie spadají. S výhradou ratifikace řídícím orgánem každé členské společnosti IACS budou jednotné požadavky začleněny do pravidel a postupů členských společností do jednoho roku po schválení skupinou pro obecné koncepce IACS. Jednotné požadavky představují minimální požadavky. Jazyk použitý v návrzích změn je navíc uveden do souladu s názvoslovím IMO, aby se zamezilo nejednoznačnosti a nekonzistentnosti.

2.4.2. Účelem zamýšlených změn předpisu LSA je zajistit jednotné provádění odstavce 6.1.1.3, pokud jde o ruční spouštění malých záchranářských člunů, které nejsou součástí záchranných plavidel lodi.

2.4.3. Cílem změn odstavce 4.4.8.1 předpisu LSA je vyjmout záchranné čluny se dvěma nezávislými pohonnými systémy z vybavení dostatečnými plovoucími vesly a s nimi souvisejícími položkami (havlenkami, opěrami nebo rovnocennými uspořádáními) k dosažení pohybu vpřed na klidném moři. V průběhu prohlídek bylo zjištěno, že některé záchranné čluny se dvěma nezávislými pohonnými systémy nebyly vybaveny ani pádly či vesly ani jinou vhodnou úpravou, která by to zajistila, a byl učiněn závěr, že příslušný požadavek předpisu LSA a dodatku 1 MSC/oběž. 980 nebere v úvahu záchranné čluny konstruované se dvěma nezávislými pohonnými systémy.

2.4.4. MSC 100 schválilo návrh jednotného výkladu, v němž se uvádí, že „U záchranných člunů vybavených dvěma nezávislými pohonnými systémy, u kterých uspořádání

sestává ze dvou samostatných motorů, hřídelových vedení, palivových nádrží, potrubních systémů a jakýchkoli dalších souvisejících doplňkových zařízení, nemusí být bod 4.4.8.1 předpisu LSA použit. Pokud jde o všechny ostatní aspekty, záchranný člun by měl být v plném souladu s odstavcem 4.4.8 předpisu LSA.“

Stávající bod 4.4.8.1 předpisu LSA se nahrazuje tak, aby byl v souladu s návrhem jednotného výkladu, který schválilo MSC 100.

2.4.5. Účelem zamýšlených změn záznamů zařízení (formulářů C, E a P dodatku úmluvy SOLAS) je změnit položku 8.1 ve formulářích C, E a P v dodatku úmluvy SOLAS vložením poznámky pod čarou, která by uváděla, že se všechny uvedené ukazatele nevztahují na všechny lodě, a lze je proto dle potřeby vymazat. Obecně platí, že ne všechny typy lodí mají nainstalovány dotyčné ukazatele (kormidlo, lodní šroub, nápor, stoupání šroubu a ukazatel provozního režimu).

2.4.6. Cílem plánovaných změn částí A a A-1 Mezinárodního předpisu o bezpečnosti plavidel používajících plyny nebo jiná paliva s nízkým bodem vzplanutí (předpisu IGF) je zajistit soudržnost předpisu IGF, pokud jde o stávající požadavky na lodě používající jako palivo zemní plyn, a to zavedením nezbytných změn na základě zkušeností získaných při uplatňování předpisu.

3. POSTOJ, KTERÝ MÁ BÝT ZAUJAT JMÉNEM UNIE

3.1. Změny přílohy II úmluvy MARPOL týkající se požadavků na vypouštění splašků z nádrží obsahujících produkty s vysokou viskozitou a perzistentní plovoucí produkty

Na 68. zasedání Výboru pro ochranu mořského prostředí (MEPC 68), které se konalo v Londýně ve dnech 11.–15. května 2015, byl schválen nový výstup nazvaný „Review of MARPOL Annex II requirements that have an impact on cargo residues and tank washings of high viscosity, solidifying and persistent floating products and associated definitions and preparation of amendments“ (Přezkum požadavků přílohy II úmluvy MARPOL, které mají dopad na zbytky lodního nákladu a splašky z nádrží o vysoké viskozitě a tuhnoucí a perzistentní plovoucí produkty a související definice a příprava změn), který byl zařazen do dvouletého programu podvýboru pro zabránění znečištění a reakci na ně s cílovým rokem dokončení 2018.

Návrh změn přílohy II úmluvy MARPOL byl dokončen na 5. zasedání podvýboru pro zabránění znečištění a reakci na ně (PPR 5), které se konalo ve dnech 5.–9. února 2018 v Londýně. Výbor pro ochranu mořského prostředí na svém 73. zasedání (MEPC 73), které se konalo v Londýně ve dnech 22.–26. října 2018, schválil návrh změn přílohy II úmluvy MARPOL s cílem přijmout jej na 74. zasedání MEPC.

Návrhy změn přílohy II úmluvy MARPOL jsou uvedeny v příloze 13 dokumentu IMO MEPC 73/19. V odstavci 11.12 zprávy ze zasedání MEPC 73 (MEPC 73/19) se uvádí, že změny by měly být přijaty na 74. zasedání Výboru pro ochranu mořského prostředí.

3.2. Změny Mezinárodního předpisu pro rozšířený inspekční program při prohlídkách plavidel na přepravu hromadných nákladů a ropných tankerů z roku 2011 (předpisu o ESP)

Na 5. zasedání podvýboru pro navrhování a konstrukci lodí (SDC 5), které se konalo v Londýně ve dnech 22.–26. ledna 2018, bylo připomenuto, že podvýbor pro navrhování a konstrukci lodí (SDC 4) na svém 4. zasedání, které se konalo v Londýně ve dnech 13.–17. února 2017, pověřil Mezinárodní sdružení klasifikačních společností (IACS) a sekretariát

provedením analýzy předpisu o ESP z roku 2011 za účelem navržení redakčních úprav k určení všech povinných požadavků, zdokonalení formátu tabulek a formulářů a předložení zprávy o dosaženém pokroku k posouzení na zasedání SDC 5.

SDC na svém 5. zasedání souhlasil s tím, že všechna zásadní ustanovení, která jsou nyní uvedena v poznámkách pod čarou v předpisu o ESP z roku 2011, by měla být uvedena v hlavní části nového konsolidovaného znění. SDC 5 dále souhlasil se zdokonalením formátu tabulek a formulářů v předpisu o ESP. A konečně také SDC 5 souhlasil se sloučením redakčních úprav s novými podstatnými změnami předpisu o ESP z roku 2011, které navrhlo sdružení IACS a které se týkají nedávných aktualizací jednotných požadavků série Z10 IACS.

SDC 5 schválil návrh na předložení navržených změn předpisu o ESP z roku 2011 ke schválení na 99. zasedání Výboru pro námořní bezpečnost (dále jen „MSC 99“), které se konalo v Londýně ve dnech 16.-25. května 2018, za účelem následného přijetí změn na 100. zasedání Výboru pro námořní bezpečnost (dále jen „MSC 100“) a vstupu v platnost dne 1. července 2020.

MSC 99 zvážil návrh změn předpisu o ESP z roku 2011 vypracovaného SDC 5 v souladu s postupem pro provádění pravidelných aktualizací předpisu a schválil návrh změn předpisu o ESP z roku 2011 za účelem jejich přijetí na 100. zasedání MSC.

Na zasedání MSC 100, které se konalo v Londýně ve dnech 3.–7. prosince 2018, byl projednán návrh změn spolu s navrženými úpravami a bylo zjištěno, že jazyk použitý v návrhu změn není v souladu s názvoslovím IMO, tj. užívá slovo „má“ namísto slova „musí“, což by mohlo mít negativní dopad na budoucí vývoj pravidel IMO, neboť by to mohlo vést k nejasnostem a nesrovnalostem. Kromě toho bylo konstatováno, že by návrh změn předpisu o ESP z roku 2011 měl zohlednit návrh konsolidované verze předpisu o ESP, který v současnosti vypracovává podvýbor pro navrhování a konstrukci lodí.

Po jednání MSC 100 rozhodl, že přijetí návrhu změn předpisu o ESP z roku 2011 bude odloženo s cílem připravit revidovaný soubor návrhu změn předpisu o ESP z roku 2011 s použitím slov „musí/měl by“ namísto „má“ dle potřeby k předložení výboru MSC 101 za účelem jeho přijetí.

Tento bod byl zahrnut do rozhodnutí Rady 2018/1601[2]. Podle čl. 3 odst. 3 uvedeného rozhodnutí Rady mohou být drobné změny postoje, který má být zaujat jménem Unie v souvislosti s dotčenými změnami předpisu o ESP z roku 2011, dohodnuty bez dalšího rozhodnutí Rady. Jelikož však změny předpisu o ESP nelze považovat za drobné, tento bod je opět zahrnut v tomto návrhu rozhodnutí Rady o postoji, který má být zaujat jménem Evropské unie v Mezinárodní námořní organizaci během 101. zasedání Výboru pro námořní bezpečnost.

Návrh usnesení MSC o změnách předpisu o ESP z roku 2011 je uveden v příloze [X] zprávy ze 100. zasedání MSC [(MSC 100/XX/dod. X)]. Odstavec [10.20] zprávy ze 100. zasedání MSC [(MSC 100/XX)] uvádí, že změny mají být přijaty na 101. zasedání MSC.

---

[2] Rozhodnutí Rady (EU) 2018/1601 ze dne 15. října 2018 o postoji, který má být jménem Evropské unie zaujat na 73. zasedání Výboru pro ochranu mořského prostředí a na 100. zasedání Výboru pro námořní bezpečnost Mezinárodní námořní organizace k přijetí změn pravidla 14 přílohy VI Mezinárodní úmluvy o zabránění znečišťování z lodí a Mezinárodního předpisu pro rozšířený inspekční program při prohlídkách plavidel na přepravu hromadných nákladů a ropných tankerů z roku 2011, Úř. věst. L 267, 25.10.2018, s. 6.

3.3. Změny odstavce 6.1.1.3 Mezinárodních předpisů pro záchranné prostředky (předpisů LSA)

Výbor pro námořní bezpečnost na svém 96. zasedání (MSC 96), které se konalo v Londýně ve dnech 11.–20. května 2016, souhlasil s tím, že do dvouletého programu podvýboru pro roky 2016 –2017 a prozatímního programu SSE 4 zahrne nový výstup „Uniform implementation of paragraph 6.1.1.3 of the LSA Code“ (Jednotné provádění odstavce 6.1.1.3 předpisu LSA) s cílovým rokem dokončení 2017. Cílem výstupu je vypracovat změny odstavce 6.1.1.3 předpisu LSA za účelem usnadnit jeho jednotné provádění, a zejména umožnit použití ručně ovládaných mechanismů pro spouštění záchranářských člunů, které nejsou součástí záchranných plavidel lodi.

Obavy ohledně nebezpečí, které by návrh změny předpisu LSA zavedl v případě, že by mělo být povoleno spuštění záchranného člunu z místa uložení do vnější polohy bez přiděleného počtu osob posádky záchranného člunu na palubě, jakož i názory týkající se oblasti působnosti změny byly projednány na 4. zasedání podvýboru pro systémy a vybavení lodí (SSE 4), které se konalo v Londýně ve dnech 20.–24. března 2017, a na 5. zasedání podvýboru pro systémy a vybavení lodí (SSE 5), které se konalo v Londýně ve dnech 12.–16. března 2018.

Na 100. zasedání Výboru pro námořní bezpečnost (MSC 100), které se konalo v Londýně ve dnech 3.–7. prosince 2018, se výbor dohodl, že schválí návrh změn předpisu LSA s cílem jeho přijetí na 101. zasedání MSC. Bez ohledu na toto rozhodnutí vyzval výbor podvýbor pro systémy a vybavení lodí, aby na svém 6. zasedání, které se konalo v Londýně ve dnech 4.–8. března 2019, zvážil přetrvávající obavy ohledně návrhu změn s cílem poskytnout před přijetím změn doporučení MSC 101.

Návrh změn odstavce 6.1.1.3 předpisu LSA je uveden v příloze [x] zprávy ze 100. zasedání MSC [(MSC 100/xx/dod. x)]. Odstavec [9.6] zprávy ze 100. zasedání MSC [(MSC 100/XX)] uvádí, že změny mají být přijaty na 101. zasedání MSC.

3.4. Změny odstavce 4.4.8.1 předpisů pro záchranné prostředky

Na pátém zasedání podvýboru pro systémy a vybavení lodí (SSE 5), které se konalo v Londýně ve dnech 12.–16. března 2018, Unie úspěšně navrhla jednotný výklad (UI) odstavce 4.4.8.1 předpisů pro záchranné prostředky (LSA) a standardizované formuláře pro protokoly hodnocení a zkoušek záchranných prostředků (MSC/oběž. 980/dod. 1, oddíl 4.4.1.2). MSC 100 schválil znění návrhu jednotného výkladu a rovněž další změny odstavce 4.4.8.1 předpisu LSA s cílem dosáhnout souladu mezi požadavky předpisů a jednotného výkladu.

Změny odstavce 4.4.8.1 Mezinárodních předpisů pro záchranné prostředky (předpisů LSA) jsou uvedeny v příloze [x] zprávy ze 100. zasedání MSC [(MSC 100/xx/dod. x)]. Odstavec [9.23] zprávy ze 100. zasedání MSC [(MSC 100/xx)] uvádí, že změny předpisů LSA mají být přijaty na 101. zasedání MSC.

3.5. Změny záznamů zařízení (formulářů C, E a P v dodatku úmluvy SOLAS)

Na 100. zasedání Výboru pro námořní bezpečnost (MSC 100), které se konalo v Londýně ve dnech 3.–7. prosince 2018, bylo dohodnuto, že změny záznamů zařízení (formulářů C, E a P v dodatku úmluvy SOLAS) budou zváženy v souladu s tím, že výbory mohou zvažovat drobné opravy/otázky v rámci bodu pořadu jednání „jakékoli jiné záležitosti“. MSC 100 po zvážení schválil návrh změn s cílem jeho přijetí na 101. zasedání Výboru pro námořní bezpečnost (MSC 101).

Návrh změn záznamů zařízení (formulářů C, E a P dodatku úmluvy SOLAS) jsou uvedeny v příloze [x] zprávy ze 100. zasedání MSC [(MSC 100/xx/dod. x)]. Odstavec [9.30] zprávy ze 100. zasedání MSC [(MSC 100/XX)] uvádí, že změny mají být přijaty na 101. zasedání MSC.

3.6. Změny částí A a A-1 Mezinárodního předpisu o bezpečnosti plavidel používajících plyny nebo jiná paliva s nízkým bodem vzplanutí (předpis IGF)

Čtvrté zasedání podvýboru pro přepravu nákladů a kontejnerů (Sub-Committee on Carriage of Cargoes and Containers, CCC 4), které se konalo v Londýně ve dnech 11.–15. září 2017, obnovilo pracovní skupinu pro vypracování technických ustanovení pro bezpečnost plavidel používajících paliva s nízkým bodem vzplanutí (Working Group on Development of Technical Provisions for the Safety of Ships Using Low-flashpoint Fuels), aby dále pracovala na návrhu změn předpisu IGF týkajících se palivových článků a vypracování návrhů technických ustanovení pro bezpečnost plavidel používajících jako palivo methanol či ethanol. CCC 4 schválil návrh změn částí A a A-1 předpisu IGF týkajících se specifických požadavků na zemní plyn, které připravila pracovní skupina, a vyzval Výbor pro námořní bezpečnost (MSC 99), aby na svém 99. zasedání, které se konalo v Londýně ve dnech 16.–25. května 2018, schválil změny za účelem jejich přijetí na 100. zasedání Výboru pro námořní bezpečnost (MSC 100).

MSC 99 zvážil návrh změn částí A a A-1 Mezinárodního předpisu o bezpečnosti plavidel používajících plyny nebo jiná paliva s nízkým bodem vzplanutí (předpisu IGF) spolu s dalšími připomínkami k návrhu změn, včetně návrhu na zahrnutí alternativního řešení ochrany proti úniku zkapalněného paliva z potrubí mimo strojovnu. Po projednání se MSC 99 rozhodl odložit schvalování návrhu změn částí A a A-1 předpisu IGF a pověřil podvýbor pro přepravu nákladů a kontejnerů (CCC 5), aby na svém 5. zasedání, které se konalo dne 14. září 2018 v Londýně, znovu zvážil návrh změn pravidla 9.5.6 a oznámil výsledek výboru MSC na jeho 100. zasedání jako naléhavou záležitost.

CCC 5 posoudil návrh změn pravidla 9.5.6 předpisu IGF a dohodl, že nejsou zapotřebí žádné další změny pravidla 9.5.6. CCC 5 se tedy rozhodl vyzvat Výbor pro námořní bezpečnost, aby na svém 100. zasedání, které se konalo v Londýně ve dnech 3.–7. prosince 2018, jako naléhavou záležitost schválil návrh změn částí A a A-1 předpisu IGF, jak je uveden v příloze 1 dokumentu CCC 4/12, s cílem následného přijetí na 101. zasedání Výboru pro námořní bezpečnost (MSC 101).

MSC 100 souhlasil s CCC 5, že nejsou zapotřebí žádné další změny pravidla 9.5.6, pokud jde o alternativní řešení ochrany proti úniku. Názory se však lišily, pokud jde o potřebu zahrnout další text s cílem zajistit použitelnost požadavků na detekci úniků na potrubí přepravující zkapalněné palivo. MSC 100 souhlasil s textem vypracovaným CCC 4 a schválil změny částí A a A-1 předpisu IGF za účelem jejich přijetí na 101. zasedání MSC, přičemž poznamenal, že další návrhy mohou být předloženy ve fázi přijímání.

Návrhy změn částí A a A-1 Mezinárodního předpisu o bezpečnosti plavidel používajících plyny nebo jiná paliva s nízkým bodem vzplanutí (předpisu IGF) jsou uvedeny v příloze [x] zprávy ze 100. zasedání MSC [(MSC 100/xx/dod. x)]. Odstavec [11.5] zprávy ze 100. zasedání MSC [(MSC 100/XX)] uvádí, že změny mají být přijaty na 101. zasedání MSC.

3.7. Příslušné právní předpisy a pravomoci EU

3.7.1. Změny pravidla přílohy II úmluvy MARPOL

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/35/ES o znečištění z lodí a o zavedení sankcí za protiprávní jednání zahrnuje mezinárodní normy týkající se znečištění z lodí do práva EU a snaží se zajistit, aby osoby odpovědné za nezákonné vypouštění podléhaly odpovídajícím sankcím. Znečišťující látky jsou ve směrnici definovány jako látky, na něž se vztahují

přílohy I a II úmluvy MARPOL. Kromě toho směrnice 2000/59/ES o přístavních zařízeních pro příjem lodního odpadu a zbytků lodního nákladu vyžaduje, aby členské státy zajistily dostupnost přístavních zařízení pro příjem odpadu, která by odpovídala potřebám lodí běžně využívajících jejich přístavy, a vyžaduje, aby lodě před odplutím předávaly těmto zařízením odpad, včetně zbytků lodního nákladu, s konečným cílem snížit vypouštění odpadu z lodí na moři. Splašky z nádrží podle přílohy II se podle této směrnice považují za zbytky nákladu. Směrnice 2000/59/ES rovněž vyžaduje, aby lodě předem oznamovaly dalšímu přístavu jakýkoli odpad a zbytky lodního nákladu, které si přejí předat, co se bude uchovávat na palubě, jakož i dostupnou skladovací kapacitu.

Změny, které mají být přijaty na 101. zasedání MSC a které by zavedly změny přílohy II úmluvy MARPOL týkající se zbytků lodního nákladu a splašků z nádrží obsahujících perzistentní plovoucí produkty s vysokou viskozitou a/nebo s vysokým bodem tání, by proto ovlivnily právní předpisy EU, a to uplatněním směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/35/ES o znečištění z lodí a o zavedení sankcí za protiprávní jednání a směrnice 2000/59/ES o přístavních zařízeních pro příjem lodního odpadu a zbytků lodního nákladu.

3.7.2. Změny Mezinárodního předpisu pro rozšířený inspekční program při prohlídkách plavidel na přepravu hromadných nákladů a ropných tankerů z roku 2011 (předpisu o ESP)

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 530/2012 o urychleném zavádění požadavků dvojitého trupu nebo rovnocenné konstrukce u ropných tankerů s jednoduchým trupem má za cíl zavést urychlený program zavádění požadavků dvojitého trupu nebo rovnocenné konstrukce stanovených v úmluvě MARPOL 73/78 podle definice v článku 3 tohoto nařízení u ropných tankerů s jednoduchým trupem a zakázat přepravu těžkých ropných produktů v ropných tankerech s jednoduchým trupem do přístavů členských států nebo z přístavů členských států.

Nařízení (EU) č. 530/2012 činí povinným použití systému hodnocení stavu (CAS) organizace IMO u ropných tankerů s jednoduchým trupem, které jsou starší než 15 let. V článku 5 se vyžaduje, aby tyto ropné tankery dodržovaly CAS, který je poté vymezen v článku 6 jako systém hodnocení stavu přijatý usnesením MEPC 94(46) ze dne 27. dubna 2001 ve znění usnesení MEPC 99(48) ze dne 11. října 2002 a usnesení MEPC 112(50) ze dne 4. prosince 2003. Rozšířený inspekční program při prohlídkách plavidel přepravujících volně ložený náklad a ropných tankerů neboli rozšířený inspekční program (ESP) upřesňuje, jak toto důkladnější posouzení provádět. Protože CAS využívá ESP jako nástroj pro dosažení svého cíle, budou veškeré změny inspekcí v rámci ESP přímo a automaticky uplatnitelné prostřednictvím nařízení (EU) č. 530/2012.

Změny, které mají být přijaty na 101. zasedání MSC a které by zavedly změny předpisu o ESP, by proto ovlivnily právní předpisy EU prostřednictvím uplatňování cílů nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 530/2012 o urychleném zavádění požadavků dvojitého trupu nebo rovnocenné konstrukce u ropných tankerů s jednoduchým trupem.

3.7.3. Změny odstavce 6.1.1.3 předpisu LSA

Spouštěcí zařízení a navijáky jsou zahrnuty v prováděcím nařízení Komise (EU) 2018/773 ze dne 15. května 2018 o požadavcích na návrh, zhotovení a funkčnost a zkušebních normách pro lodní výstroj a o zrušení prováděcího nařízení (EU) 2017/306. Pokud jde o spouštěcí zařízení, odkazuje se v uvedeném prováděcím nařízení na předpisy LSA a rezoluci MSC.81(70) ve vztahu k položkám MED/1.21, 1.23, 1.24 a 1.25. Tato výstroj tedy spadá do oblasti působnosti směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/90/EU ze dne 23. července 2014 o lodní výstroji a o zrušení směrnice Rady 96/98/ES.

Změny, které mají být přijaty na 101. zasedání MSC a kterými by se zavedly změny předpisů LSA, by proto ovlivnily právní předpisy EU uplatněním směrnice 2014/90/EU a prováděcího nařízení (EU) 2018/778.

3.7.4. Změny odstavce 4.4.8.1 předpisu LSA

Záchranné čluny jsou zahrnuty v prováděcím nařízení Komise (EU) 2018/773 ze dne 15. května 2018 o požadavcích na návrh, zhotovení a funkčnost a zkušebních normách pro lodní výstroj a o zrušení prováděcího nařízení (EU) 2017/306. V uvedeném prováděcím nařízení se odkazuje na předpisy LSA a na usnesení MSC/oběžník 980 ve vztahu k položce MED/1.7. Tato výstroj tedy spadá do oblasti působnosti směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/90/EU ze dne 23. července 2014 o lodní výstroji a o zrušení směrnice Rady 96/98/ES.

Změny, které mají být přijaty na 101. zasedání MSC a kterými by se zavedly změny předpisů LSA, by proto ovlivnily právní předpisy EU uplatněním směrnice 2014/90/EU a prováděcího nařízení (EU) 2018/778.

3.7.5. Změny záznamů zařízení (formulářů C, E a P v dodatku úmluvy SOLAS)

Ustanovení čl. 6 odst. 2 písm. a) bodu i) směrnice 2009/45/ES o bezpečnostních pravidlech a normách pro osobní lodě uplatňuje úmluvu SOLAS v platném znění na osobní lodě třídy A.

Změny, které mají být přijaty na 101. zasedání MSC a které by zavedly změny záznamů zařízení, by proto ovlivnily (právní předpisy) EU uplatněním směrnice 2009/45/ES.

3.7.6. Změny částí A a A-1 Mezinárodního předpisu o bezpečnosti plavidel používajících plyny nebo jiná paliva s nízkým bodem vzplanutí (předpis IGF)

Ustanovení čl. 6 odst. 2 písm. a) bodu i) směrnice 2009/45/ES o bezpečnostních pravidlech a normách pro osobní lodě uplatňuje úmluvu SOLAS v platném znění na osobní lodě třídy A. Předpis IGF je pro osobní lodě povinný na základě úmluvy SOLAS. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU ze dne 22. října 2014 o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva kromě toho vyžaduje, aby členské státy zajistily dostupnost zkapalněného zemního plynu v hlavních přístavech EU pro námořní lodě od konce roku 2025. Členské státy EU dokončily vypracování vnitrostátních rámců politiky pro tržní rozvoj alternativních paliv a jejich infrastruktury se zvláštním zaměřením na různá podpůrná opatření a iniciativy na podporu a rozvoj čerpacích stanic LNG pro námořní lodě.

Změny, které mají být přijaty na 101. zasedání MSC a které by zavedly změny předpisů LSA, by proto ovlivnily právní předpisy EU uplatněním směrnice 2009/45/ES a směrnice 2014/94/EU.

3.7.7. Pravomoci EU

Změny přílohy II úmluvy MARPOL týkající se zbytků lodního nákladu a splašků z nádrží obsahujících perzistentní plovoucí produkty s vysokou viskozitou a/nebo s vysokým bodem tání by ovlivnily uplatňování právních předpisů EU uplatněním směrnice 2005/35/ES a směrnice 2000/59/ES.

Změny předpisu o ESP z roku 2011 by ovlivnily právní předpisy EU prostřednictvím uplatňování nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 530/2012 o urychleném zavádění požadavků dvojitého trupu nebo rovnocenné konstrukce u ropných tankerů s jednoduchým trupem.

Změny odstavce 6.1.1.3 Mezinárodních předpisů pro záchranné prostředky (předpisy LSA) by ovlivnily uplatňování práva EU uplatněním směrnice 2014/90/EU a prováděcího nařízení (EU) 2018/778.

Změny jednotného výkladu odstavce 4.4.8.1 předpisů LSA by ovlivnily uplatňování práva EU uplatněním směrnice 2014/90/EU a prováděcího nařízení (EU) 2018/778.

Změny záznamů zařízení (formulářů C, E a P dodatku úmluvy SOLAS) by ovlivnily právní předpisy EU uplatněním směrnice 2009/45/ES.

Změny částí A a A-1 Mezinárodního předpisu o bezpečnosti plavidel používajících plyny nebo jiná paliva s nízkým bodem vzplanutí (předpis IGF) by ovlivnily právní předpisy EU uplatněním směrnice 2009/45/ES a směrnice 2014/94/EU.

4. PRÁVNÍ ZÁKLAD

4.1 Procesněprávní základ

4.1.1. Zásady

Ustanovení čl. 218 odst. 9 Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU) zavádí rozhodnutí, kterými se stanoví „*postoje, které mají být jménem Unie zaujaty v orgánu zřízeném dohodou, má-li tento orgán přijímat akty s právními účinky, s výjimkou aktů, které doplňují nebo pozměňují institucionální rámec dohody*“.

Ustanovení čl. 218 odst. 9 SFEU se použijí bez ohledu na to, zda je Unie členem dotyčného orgánu nebo stranou dotyčné dohody[3].

Výraz „*akty s právními účinky*“ zahrnuje akty, které mají právní účinky na základě pravidel mezinárodního práva, kterým se řídí dotyčný orgán. Zahrnuje rovněž nástroje, které podle mezinárodního práva nemají závazný účinek, ale „*mohou rozhodujícím způsobem ovlivnit obsah právní úpravy přijaté normotvůrcem Unie*“[4].

4.1.2. Použití na stávající případ

Výbor pro ochranu mořského prostředí a Výbor pro námořní bezpečnost IMO jsou orgány zřízené dohodou, konkrétně Úmluvou o Mezinárodní námořní organizaci.

Akty, které mají Výbor pro ochranu mořského prostředí a Výbor pro námořní bezpečnost IMO přijmout, představují akty s právními účinky. Zamýšlené akty mohou rozhodujícím způsobem ovlivňovat obsah těchto právních předpisů EU:

– Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/35/ES o znečištění z lodí a o zavedení sankcí za protiprávní jednání a směrnice 2000/59/ES o přístavních zařízeních pro příjem lodního odpadu a zbytků lodního nákladu. Důvodem je skutečnost, že znečišťující látky jsou ve směrnici 2005/35/ES definovány jako látky, na něž se vztahují přílohy I a II úmluvy MARPOL. Směrnice 2000/59/EU kromě toho požaduje, aby členské státy zajistily dostupnost přístavních zařízení pro příjem odpadu, která by odpovídala potřebám lodí běžně využívajících jejich přístavy, přičemž konečným cílem je omezit vypouštění lodního odpadu a zbytků lodního nákladu do moře, a tím zvýšit ochranu mořského prostředí.

– Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 530/2012 o urychleném zavádění požadavků dvojitého trupu nebo rovnocenné konstrukce u ropných tankerů s jednoduchým trupem. Důvodem je skutečnost, že nařízení (EU) č. 530/2012 požaduje použití systému hodnocení stavu (CAS) Mezinárodní námořní organizace (IMO) a CAS používá k dosažení svého cíle program rozšířených inspekcí (ESP).

---

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

[4] Věc C-399/12 Německo v. Rada (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, body 61–64.

– Prováděcího nařízení Komise (EU) 2018/773 ze dne 15. května 2018 o požadavcích na návrh, zhotovení a funkčnost a zkušebních normách pro lodní výstroj a o zrušení prováděcího nařízení (EU) 2017/306 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/90/EU ze dne 23. července 2014 o lodní výstroji a o zrušení směrnice Rady 96/98/ES. Důvodem je skutečnost, že pokud jde o spouštěcí zařízení, prováděcí nařízení (EU) 2018/773 odkazuje na předpisy LSA, a proto tento typ zařízení spadá do oblasti působnosti směrnice 2014/90/EU.

– Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/45/ES o bezpečnostních pravidlech a normách pro osobní lodě. Důvodem je skutečnost, že směrnice 2009/45 stanoví, že osobní lodě třídy A musí plně vyhovovat požadavkům úmluvy SOLAS v platném znění.

– Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/45/ES o bezpečnostních pravidlech a normách pro osobní lodě spolu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva. Důvodem je skutečnost, že směrnice 2009/45/ES stanoví, že osobní lodě třídy A musí plně vyhovovat požadavkům úmluvy SOLAS v platném znění, a že směrnice 2014/94/EU vyžaduje, aby členské státy zajistily, aby byl od konce roku 2025 zkapalněný zemní plyn dostupný v hlavních přístavech EU pro námořní lodě.

Zamýšlené akty nedoplňují ani nepozměňují institucionální rámec dohody.

Procesněprávním základem navrhovaného rozhodnutí je tudíž čl. 218 odst. 9 SFEU.

4.2. Hmotněprávní základ

4.2.1. Zásady

Hmotněprávní základ rozhodnutí podle čl. 218 odst. 9 SFEU závisí v první řadě na cíli a obsahu zamýšleného aktu, v souvislosti s nímž je postoj jménem Unie zaujat. Sleduje-li zamýšlený akt dvojí účel nebo má-li dvě složky a lze-li jeden z těchto účelů nebo jednu z těchto složek identifikovat jako hlavní, zatímco druhý účel či druhá složka je pouze vedlejší, musí být rozhodnutí přijaté podle čl. 218 odst. 9 SFEU založeno na jediném hmotněprávním základu, a sice na tom, který si žádá hlavní nebo převažující účel či složka.

4.2.2. Použití na stávající případ

Hlavní cíl a obsah zamýšleného aktu se týká námořní dopravy. Hmotněprávním základem navrhovaného rozhodnutí je tudíž čl. 100 odst. 2 SFEU.

4.3. Závěr

Právním základem navrhovaného rozhodnutí by měl být čl. 100 odst. 2 SFEU ve spojení s čl. 218 odst. 9 SFEU.

2019/0087 (NLE)

Návrh

ROZHODNUTÍ RADY

o postoji, který má být jménem Evropské unie zaujat ve Výboru pro ochranu mořského prostředí a ve Výboru pro námořní bezpečnost Mezinárodní námořní organizace k přijetí změn přílohy II Mezinárodní úmluvy o zabránění znečišťování z lodí, změn Mezinárodního předpisu pro rozšířený inspekční program při prohlídkách plavidel na přepravu hromadných nákladů a ropných tankerů z roku 2011, změn Mezinárodních předpisů pro záchranné prostředky, změn formulářů C, E a P dodatku k Mezinárodní úmluvě o bezpečnosti lidského života na moři a změn v Mezinárodním předpisu o bezpečnosti plavidel používajících plyny nebo jiná paliva s nízkým bodem vzplanutí

RADA EVROPSKÉ UNIE,

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

s ohledem na návrh Evropské komise,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Opatření Unie v odvětví námořní dopravy by měla směřovat k ochraně mořského prostředí a ke zlepšení námořní bezpečnosti.

(2) Úmluva Mezinárodní námořní organizace (dále jen „IMO“) vstoupila v platnost dne 17. března 1958. IMO je specializovanou agenturou OSN s odpovědností za bezpečnost a zabezpečení lodní dopravy a prevenci znečišťování ovzduší a moře z lodí.

(3) Podle čl. 38 písm. a) Úmluvy o IMO plní Výbor pro ochranu mořského prostředí funkce, které pro Mezinárodní námořní organizaci vyplývají nebo mohou vyplývat z mezinárodních úmluv o prevenci a kontrole znečištění moří z lodí, zejména pokud jde o přijímání a změny pravidel nebo jiných ustanovení.

(4) Podle čl. 28 písm. b) Úmluvy o IMO přijme Výbor pro námořní bezpečnost veškerá opatření nezbytná k plnění všech úkolů svěřených mu v souladu s uvedenou úmluvou, shromážděním IMO či radou IMO, nebo úkolů, které mu mohou být svěřeny v oblasti působnosti uvedeného článku nebo podle jiných mezinárodních nástrojů a jež IMO akceptuje.

(5) Mezinárodní úmluva o zabránění znečišťování z lodí (dále jen „úmluva MARPOL“) vstoupila v platnost dne 2. října 1983.

(6) Podle čl. 16 odst. 2 písm. c) úmluvy MARPOL může změny úmluvy přijímat příslušný orgán, v tomto případě Výbor pro ochranu mořského prostředí.

(7) Mezinárodní úmluva o bezpečnosti lidského života na moři (dále jen „úmluva SOLAS“) vstoupila v platnost dne 25. května 1980.

(8) V souladu s čl. VIII písm. b) bodem iii) úmluvy SOLAS může Výbor pro námořní bezpečnost IMO přijmout změny úmluvy SOLAS.

(9) Výbor pro ochranu mořského prostředí má na svém 74. zasedání ve dnech 13.–17. května 2019 (dále též „MEPC 74“) přijmout změny přílohy II úmluvy MARPOL.

(10) Výbor pro námořní bezpečnost má na svém 101. zasedání ve dnech 5.–14. června 2019 (dále též „MSC 101“) přijmout změny Mezinárodního předpisu pro rozšířený inspekční program při prohlídkách plavidel na přepravu hromadných nákladů a ropných tankerů z roku 2011 (dále též „předpis o ESP z roku 2011“), Mezinárodních předpisů pro záchranné prostředky („předpisů LSA“), záznamů zařízení (formulářů C, E a P dodatku k úmluvě SOLAS) a změny částí A a A-1 Mezinárodního předpisu o bezpečnosti plavidel používajících plyny nebo jiná paliva s nízkým bodem vzplanutí (dále též „předpis IGF“).

(11) Je vhodné stanovit postoj, který má být jménem Unie zaujat během 74. zasedání MEPC, jelikož změny přílohy II úmluvy MARPOL budou moci rozhodujícím způsobem ovlivnit obsah práva Unie, a to směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/35/ES[5] a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/59/ES[6].

(12) Je vhodné stanovit postoj, který má být jménem Unie zaujat během 101. zasedání MSC, jelikož změny předpisu o ESP z roku 2011 budou moci rozhodujícím způsobem ovlivnit obsah práva Unie, konkrétně nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 530/2012[7], jelikož změny předpisu LSA budou moci rozhodujícím způsobem ovlivnit obsah práva Unie, konkrétně prováděcího nařízení Komise (EU) č. 2018/773[8] a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/90/EU[9], jelikož změny úmluvy SOLAS budou moci rozhodujícím způsobem ovlivnit obsah práva Unie, konkrétně směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/45/ES[10], a jelikož změny předpisu IGF budou moci rozhodujícím způsobem ovlivnit obsah práva Unie, konkrétně směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/45/ES o bezpečnostních pravidlech a normách pro osobní lodě spolu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU[11].

(13) Změny přílohy II úmluvy MARPOL by měly zajistit snížení dopadu na životní prostředí souvisejícího se zbytky lodního nákladu a splašky z nádrží obsahujícími perzistentní plovoucí produkty s vysokou viskozitou a/nebo s vysokým bodem tání.

(14) Změny předpisu o ESP z roku 2011 by měly obsahovat redakční úpravy předpisu, jež určují všechny povinné požadavky a zdokonalují tabulky a formuláře, jakož i sloučit redakční úpravy s novými podstatnými požadavky, aby byly zohledněny nedávné aktualizace jednotných požadavků série Z10 Mezinárodního sdružení klasifikačních společností.

---

5 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/36/ES ze dne 7. září 2005 o uznávání odborných kvalifikací (Úř. věst. L 255, 30.9.2005, s. 22).

6 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/59/ES ze dne 27. listopadu 2000 o přístavních zařízeních pro příjem lodního odpadu a zbytků lodního nákladu (Úř. věst. L 332, 28.12.2000, s. 81).

7 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).

8 Prováděcí nařízení Komise (EU) 2018/773 ze dne 15. května 2018 o požadavcích na návrh, zhotovení a funkčnost a zkušebních normách pro lodní výstroj a o zrušení prováděcího nařízení (EU) 2017/306 (Úř. věst. L 133, 30.5.2018, s. 1).

9 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/90/EU ze dne 23. července 2014 o lodní výstroji a o zrušení směrnice Rady 96/98/ES (Úř. věst. L 257, 28.8.2014, s. 146).

10 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).

11 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU ze dne 22. října 2014 o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva (Úř. věst. L 307, 28.10.2014, s. 1).

(15) Změny odstavce 6.1.1.3 předpisu LSA by měly zajistit jednotné provádění, pokud jde o ruční spouštění malých záchranářských člunů, které nejsou součástí záchranných plavidel lodi.

(16) Změny odstavce 4.4.8.1 předpisu LSA by měly pro záchranné čluny se dvěma nezávislými pohonnými systémy zajistit výjimku z vybavení dostatečnými plovoucími vesly a s nimi souvisejícími položkami k dosažení pohybu vpřed na klidném moři.

(17) Změny bodu 8.1 v záznamech o zařízení formulářů C, E a P v dodatku úmluvy SOLAS by měly vyjasnit skutečnost, že všechny uvedené ukazatele se nevztahují na všechny lodě, a lze je proto dle potřeby vymazat.

(18) Změny částí A a A-1 předpisu IGF by měly zajistit jednotnost, pokud jde o stávající požadavky na lodě používající zemní plyn jako palivo, a to zavedením nezbytných změn na základě zkušeností získaných při uplatňování předpisu.

(19) Postoj Unie vyjádří členské státy Unie, jež jsou členy Výboru pro ochranu mořského prostředí a Výboru pro námořní bezpečnost IMO, jednajíce společně v zájmu Unie,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Postojem, který má být zaujat jménem Unie na 74. zasedání Výboru pro ochranu mořského prostředí IMO, je souhlasit s přijetím změn přílohy II Mezinárodní úmluvy o zabránění znečišťování z lodí, které se týkají požadavků na vypouštění splašků z nádrží obsahujících produkty s vysokou viskozitou a perzistentní plovoucí produkty stanovené v příloze 13 dokumentu IMO MEPC 73/19/dod. 1.

Článek 2

Postojem, který má být jménem Unie zaujat na 101. zasedání Výboru pro námořní bezpečnost Mezinárodní námořní organizace, je souhlasit s:

a) přijetím změn Mezinárodního předpisu pro rozšířený inspekční program při prohlídkách plavidel na přepravu hromadných nákladů a ropných tankerů stanovených v příloze [X] dokumentu IMO [MSC 100/XX/dod. X];

b) přijetím změn odstavce 6.1.1.3 předpisu LSA stanovených v příloze [X] dokumentu IMO [MSC 100/XX/dod. X];

c) přijetím změn odstavce 4.4.8.1 předpisu LSA stanovených v příloze [X] dokumentu IMO [MSC 100/XX/dod. X];

d) přijetím změn bodu 8.1 v záznamech o zařízení formulářů C, E a P v dodatku k úmluvě SOLAS stanovených v příloze [X] dokumentu IMO [MSC 100/XX/dod. X];

e) přijetím změn částí A a A-1 předpisu IGF stanovených v příloze [X] dokumentu IMO [MSC 100/XX/dod. X].

Článek 3

1. Postoj, který má být zaujat jménem Unie podle článku 1, vyjádří členské státy, jež jsou všechny členy IMO, jednající společně v zájmu Unie.

2. Postoj, který má být zaujat jménem Unie podle článku 2, vyjádří členské státy, jež jsou všechny členy IMO, jednající společně v zájmu Unie.

3. Drobné úpravy postojů uvedených v článcích 1 a 2 lze dohodnout bez dalšího rozhodnutí Rady.

Článek 4

Toto rozhodnutí vstupuje v platnost dnem přijetí.

V Bruselu dne

Za Radu
předseda/předsedkyně