

DECYZJE

DECYZJA RADY (UE) 2019/851

z dnia 14 maja 2019 r.

w sprawie stanowiska, jakie ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej w ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej na 74. posiedzeniu Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego i 101. posiedzeniu Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu w odniesieniu do przyjęcia zmian do załącznika II do Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, zmian do Międzynarodowego kodeksu rozszerzonego programu inspekcji podczas przeglądów masowców i zbiornikowców olejowych z 2011 r., zmian do Międzynarodowego kodeksu środków ratunkowych, zmian do formularzy C, E i P załącznika do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu oraz zmian do Międzynarodowego kodeksu bezpieczeństwa statków stosujących paliwo gazowe lub inne paliwa o niskiej temperaturze zapłonu

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 100 ust. 2, w związku z jego art. 218 ust. 9,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Działanie Unii w sektorze transportu morskiego powinno mieć na celu ochronę środowiska morskiego i poprawę bezpieczeństwa morskiego.
- (2) Komitet Ochrony Środowiska Morskiego (zwany dalej „MEPC”) Międzynarodowej Organizacji Morskiej (zwanej dalej „IMO”) na swoim 74. posiedzeniu w dniach 13-17 maja 2019 r. (zwanym dalej „posiedzeniem MEPC 74”) ma przyjąć zmiany do załącznika II do Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (zwanego dalej „załącznikiem II do konwencji MARPOL”).
- (3) Komitet Bezpieczeństwa na Morzu (zwany dalej „MSC”) IMO na swoim 101. posiedzeniu w dniach 5–14 czerwca 2019 r. (zwanym dalej „posiedzeniem MSC 101”) ma przyjąć zmiany do Międzynarodowego kodeksu rozszerzonego programu inspekcji podczas przeglądów masowców i zbiornikowców olejowych z 2011 r. (zwanego dalej „kodeksem ESP z 2011 r.”), zmiany do Międzynarodowego kodeksu środków ratunkowych (zwanego dalej „kodeksem LSA”), zmiany do wykazu wyposażenia (formularze C, E i P załącznika do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (zwanej dalej „konwencją SOLAS”) oraz zmiany do części A i A-1 Międzynarodowego kodeksu bezpieczeństwa statków stosujących paliwo gazowe lub inne paliwa o niskiej temperaturze zapłonu (zwanego dalej „kodeksem IGF”).
- (4) Należy ustalić stanowisko, jakie powinno zostać zajęte w imieniu Unii na posiedzeniu MEPC 74, ponieważ zmiany do załącznika II do konwencji MARPOL będą mogły w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść prawa Unii, a mianowicie na dyrektywę 2005/35/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽¹⁾ i dyrektywę 2000/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽²⁾.
- (5) Należy ustalić stanowisko, jakie powinno zostać zajęte w imieniu Unii na posiedzeniu MSC 101, ponieważ: zmiany do kodeksu ESP z 2011 r. będą mogły w sposób decydujący wpłynąć na treść prawa Unii, a mianowicie na rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 530/2012 ⁽³⁾; zmiany do kodeksu LSA będą mogły w sposób decydujący wpłynąć na treść prawa Unii, a mianowicie na rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/773 ⁽⁴⁾ i dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/90/UE ⁽⁵⁾; ponieważ zmiany do konwencji

⁽¹⁾ Dyrektywa 2005/35/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 września 2005 r. w sprawie zanieczyszczeń pochodzących ze statków oraz wprowadzenia sankcji, w tym sankcji karnych, za przestępstwa związane z zanieczyszczeniami (Dz.U. L 255 z 30.9.2005, s. 11).

⁽²⁾ Dyrektywa 2000/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 listopada 2000 r. w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów wytwarzanych przez statki i pozostałości ładunku (Dz.U. L 332 z 28.12.2000, s. 81).

⁽³⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 530/2012 z dnia 13 czerwca 2012 r. w sprawie przyspieszonego wprowadzania konstrukcji podwójnokadłubowej lub równoważnego rozwiązania konstrukcyjnego w odniesieniu do zbiornikowców pojedynczokadłubowych (Dz.U. L 172 z 30.6.2012, s. 3).

⁽⁴⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/773 z dnia 15 maja 2018 r. w sprawie wymogów w zakresie projektu, budowy i działania oraz norm dotyczących badań dla wyposażenia morskiego i uchylające rozporządzenie wykonawcze (UE) 2017/306 (Dz.U. L 133 z 30.5.2018, s. 1).

⁽⁵⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/90/UE z dnia 23 lipca 2014 r. w sprawie wyposażenia morskiego i uchylająca dyrektywę Rady 96/98/WE (Dz.U. L 257 z 28.8.2014, s. 146).

SOLAS będą mogły w sposób decydujący wpłynąć na treść prawa Unii, a mianowicie na dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE⁽⁶⁾; oraz zmiany do kodeksu IGF będą mogły w sposób decydujący wpłynąć na treść prawa Unii, a mianowicie na dyrektywę 2009/45/WE.

- (6) Zmiany do załącznika II do konwencji MARPOL powinny zapewniać zmniejszenie oddziaływania na środowisko związanego z pozostałościami ładunku i wodą po myciu zbiorników zawierającymi unoszące się na powierzchni substancje trwałe o dużej lepkości lub wysokiej temperaturze topnienia.
- (7) Zmiany do kodeksu ESP z 2011 r. powinny obejmować zmiany redakcyjne w tym kodeksie, służące określeniu wszystkich obowiązkowych wymogów oraz poprawieniu tabel i formularzy, a także łączyć te zmiany redakcyjne z tekstem dotyczącym nowych zasadniczych wymogów w celu uwzględnienia ostatnich aktualizacji serii Z10 ujednoliconych wymogów Międzynarodowego Stowarzyszenia Towarzystw Klasyfikacyjnych.
- (8) Zmiany do ust. 6.1.1.3 kodeksu LSA powinny zapewniać jednolite wdrażanie dotyczące ręcznego wodowania małych łodzi ratowniczych, które nie należą do jednostek ratunkowych statku.
- (9) Zmiany do ust. 4.4.8.1 kodeksu LSA powinny zapewniać wyłączenie łodzi ratunkowych o dwóch niezależnych układach napędowych z obowiązku wyposażenia w odpowiednie pływające wiosła i powiązane elementy umożliwiające płynięcie łodzią po spokojnym morzu.
- (10) Zmiany do pozycji 8.1 w wykazie wyposażenia (formularze C, E i P załącznika do konwencji SOLAS) powinny zapewniać jasność w odniesieniu do faktu, że nie wszystkie wymienione wskaźniki mają zastosowanie do wszystkich statków i w związku z tym wskaźniki można w stosownych przypadkach usuwać.
- (11) Zmiany do części A i A-1 kodeksu IGF powinny zapewniać spójność w odniesieniu do obowiązujących wymogów dotyczących statków wykorzystujących gaz ziemny jako paliwo poprzez wprowadzenie niezbędnych zmian w oparciu o doświadczenia zdobyte w związku ze stosowaniem kodeksu.
- (12) Unia nie jest członkiem IMO ani umawiającą się stroną odnośnych konwencji i kodeksów. W związku z tym Rada powinna upoważnić państwa członkowskie do wyrażenia stanowiska Unii i wyrażenia ich zgody na związanie się tymi zmianami, w zakresie, w jakim zmiany te należą do wyłącznej kompetencji Unii,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii na 74. posiedzeniu Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego IMO, polega na wyrażeniu zgody na przyjęcie zmian do załącznika II do Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, odnoszących się do wymogów w zakresie zrzutu dotyczących wody po myciu zbiorników zawierających unoszące się na powierzchni substancje trwałe o dużej lepkości lub wysokiej temperaturze topnienia, określonych w załączniku do dokumentu IMO MEPC 74/3/1.

Artykuł 2

Stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii na 101. posiedzeniu Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu IMO, polega na wyrażeniu zgody na:

- a) przyjęcie zmian do Międzynarodowego kodeksu rozszerzonego programu inspekcji podczas przeglądów masowców i zbiornikowców olejowych z 2011 r., określonych w dokumencie IMO SDC 6/13/Add.1;
- b) przyjęcie zmian do ust. 6.1.1.3 Międzynarodowego kodeksu środków ratunkowych, określonych w załączniku 4 do dokumentu IMO MSC 101/3;
- c) przyjęcie zmian do ust. 4.4.8.1 Międzynarodowego kodeksu środków ratunkowych, określonych w załączniku 4 do dokumentu IMO MSC 101/3;

⁽⁶⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE z dnia 6 maja 2009 r. w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich (Dz.U. L 163 z 25.6.2009, s. 1).

- d) przyjęcie zmian do pozycji 8.1 w wykazie wyposażenia (formularze C, E i P załącznika do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu), określonych w załączniku 1 do dokumentu IMO MSC 101/3;
- e) przyjęcie zmian do części A i A-1 Międzynarodowego kodeksu bezpieczeństwa statków stosujących paliwo gazowe lub inne paliwa o niskiej temperaturze zapłonu, określonych w załączniku 3 do dokumentu IMO MSC 101/3.

Artykuł 3

1. Stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii, określone w art. 1, wyrażają państwa członkowskie – z których wszystkie są członkami IMO – działające wspólnie w interesie Unii.
2. Stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii, określone w art. 2, wyrażają państwa członkowskie – z których wszystkie są członkami IMO – działające wspólnie w interesie Unii.
3. Niewielkie zmiany stanowisk, o których mowa w art. 1 i 2, mogą zostać uzgodnione bez przyjmowania przez Radę kolejnej decyzji.

Artykuł 4

Niniejszym upoważnia się państwa członkowskie do wyrażenia zgody na związanie się, w interesie Unii, zmianami, o których mowa w art. 1 i 2, w zakresie, w jakim zmiany te podlegają wyłącznej kompetencji Unii.

Artykuł 5

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem jej przyjęcia.

Sporządzono w Brukseli dnia 14 maja 2019 r.

W imieniu Rady
P. DAEA
Przewodniczący
