



DECYZJA RADY (UE) 2024/990

z dnia 20 marca 2024 r.

w sprawie stanowiska, jakie ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej w ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej podczas 81. posiedzenia Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego i 108. posiedzenia Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu w kwestii przyjęcia zmian w Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (MARPOL), Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS), Międzynarodowym kodeksie bezpieczeństwa dla statków używających jako paliwo gazów lub innych paliw o niskiej temperaturze zapłonu (kodeks IGF), Międzynarodowym kodeksie rozszerzonego programu inspekcji podczas przeglądów masowców i zbiornikowców olejowych z 2011 r. (kodeks ESP z 2011 r.), Międzynarodowym kodeksie środków ratunkowych (kodeks LSA), Międzynarodowym kodeksie systemów bezpieczeństwa pożarowego (kodeks FSS) oraz Kodeksie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw i pełnienia wacht (kodeks STCW)

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 100 ust. 2 w związku z 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 zdrowia ludzi oraz poprawę bezpieczeństwa morskiego.
- (2) Oczekuje się, że Komitet Ochrony Środowiska Morskiego Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) na swoim 81. posiedzeniu w dniach 18–22 marca 2024 r. (MEPC 81) przyjmie zmiany w art. V Protokołu I do Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (MARPOL) i do załącznika VI do konwencji MARPOL w odniesieniu do paliw o niskiej temperaturze zapłonu i innych kwestii związanych z olejem opałowym, dostępności danych w prowadzonej przez IMO bazie danych na temat zużycia paliwa przez statki (system gromadzenia danych IMO), oraz włączenia danych dotyczących pracy transportowej i zwiększonego poziomu szczegółowości w systemie gromadzenia danych IMO.
- (3) Oczekuje się, że Komitet Bezpieczeństwa na Morzu IMO na swoim 108. posiedzeniu w dniach 15–24 maja 2024 r. (MSC 108) przyjmie zmiany w rozdziałach II-1, II-2 i V Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS) z 1974 r., w Międzynarodowym kodeksie bezpieczeństwa dla statków używających jako paliwo gazów lub innych paliw o niskiej temperaturze zapłonu (kodeks IGF), Międzynarodowym kodeksie rozszerzonego programu inspekcji podczas przeglądów masowców i zbiornikowców olejowych z 2011 r. (kodeks ESP z 2011 r.), Międzynarodowym kodeksie środków ratunkowych (kodeks LSA), Międzynarodowym kodeksie systemów bezpieczeństwa pożarowego (kodeks FSS) i w sekcji A-VI/1 Kodeksu wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw i pełnienia wacht (kodeks STCW).

- (4) Należy ustalić stanowisko, jakie powinno być zajęte w imieniu Unii na MEPC 81, ponieważ przewidywane akty mogą mieć decydujący wpływ na treść prawa Unii, a mianowicie na rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757 ⁽¹⁾ i (UE) 2023/1805 ⁽²⁾, dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2002/59/WE ⁽³⁾, 2003/87/WE ⁽⁴⁾, 2009/16/WE ⁽⁵⁾, 2009/18/WE ⁽⁶⁾ i (UE) 2016/802 ⁽⁷⁾ oraz decyzję Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/1814 ⁽⁸⁾.
- (5) Unia powinna poprzeć zmiany w art. V protokołu I do konwencji MARPOL, ponieważ ważne jest ustanowienie jednego systemu zgłaszania utraty kontenerów na morzu, aby uniknąć powielania wymogów dotyczących zgłaszania i uniknąć nieporozumień, co pomaga zmniejszyć prawdopodobieństwo, że utrata kontenerów nie zostanie zgłoszona.
- (6) Unia powinna poprzeć zmiany w załączniku VI do konwencji MARPOL dotyczące paliw o niskiej temperaturze zapłonu i innych kwestii związanych z olejem opałowym, ponieważ zmiany te doprowadzą do rozwiązania kwestii wymogu badania i uwzględnienia informacji o punkcie zapłonu w dokumencie dostawy paliwa dla paliw o niskiej temperaturze zapłonu, co było niezgodne z ostatnimi zmianami w rozdziale II-2 konwencji SOLAS przyjętymi na 106. Sesji Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu. Unia powinna również poprzeć zmiany w załączniku VI do konwencji MARPOL w odniesieniu do dostępności danych w systemie gromadzenia danych IMO oraz w odniesieniu do włączenia danych dotyczących pracy transportowej i zwiększonego poziomu szczegółowości w systemie gromadzenia danych IMO, ponieważ zmiany te służą optymalizacji wykorzystania systemu gromadzenia danych IMO z korzyścią dla kształtowania polityki w zakresie obniżenia emisyjności żeglugi oraz stanowią kompromis między szerszym dostępem do danych z systemu gromadzenia danych IMO a kontrolą nad tymi danymi sprawowaną przez sekretariat IMO. Z jednej strony zmiany te pozwolą uzyskać przedsiębiorstwom oferującym konsultacje analityczne i jednostkom badawczym dostęp do danych z systemu gromadzenia danych IMO pod warunkiem zatwierdzenia przez sekretariat IMO, a z drugiej strony każdemu przedsiębiorstwu zapewnia się możliwość dobrowolnego ujawnienia ogółowi społeczeństwa danych dotyczących ich statków zawartych w systemie gromadzenia danych.
- (7) Należy określić stanowisko, jakie powinno być zajęte w imieniu Unii na MSC 108, ponieważ przewidziane akty mogą mieć decydujący wpływ na treść prawa Unii, a mianowicie na rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 530/2012 ⁽⁹⁾, dyrektywy 2002/59/WE i 2009/18/WE oraz dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE ⁽¹⁰⁾, 2014/90/UE ⁽¹¹⁾ i (UE) 2022/993 ⁽¹²⁾.

⁽¹⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757 z dnia 29 kwietnia 2015 r. w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego oraz zmiany dyrektywy 2009/16/WE (Dz.U. L 123 z 19.5.2015, s. 55).

⁽²⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1805 z dnia 13 września 2023 r. w sprawie stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w transporcie morskim oraz zmiany dyrektywy 2009/16/WE (Dz.U. L 234 z 22.9.2023, s. 48).

⁽³⁾ Dyrektywa 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiająca wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylająca dyrektywę Rady 93/75/EWG (Dz.U. L 208 z 5.8.2002, s. 10).

⁽⁴⁾ Dyrektywa 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 2003 r. ustanawiająca system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych w Unii oraz zmieniająca dyrektywę Rady 96/61/WE (Dz.U. L 275 z 25.10.2003, s. 32).

⁽⁵⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 57).

⁽⁶⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/18/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. ustanawiająca podstawowe zasady regulujące dochodzenia w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego i zmieniająca dyrektywę Rady 1999/35/WE oraz dyrektywę 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 114).

⁽⁷⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/802 z dnia 11 maja 2016 r. odnosząca się do redukcji zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych (Dz.U. L 132 z 21.5.2016, s. 58).

⁽⁸⁾ Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/1814 z dnia 6 października 2015 r. w sprawie ustanowienia i funkcjonowania rezerwy stabilności rynkowej dla unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych i zmiany dyrektywy 2003/87/WE (Dz.U. L 264 z 9.10.2015, s. 1).

⁽⁹⁾ 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).

⁽¹⁰⁾ 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).

⁽¹¹⁾ 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).

⁽¹²⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/993 z dnia 8 czerwca 2022 r. w sprawie minimalnego poziomu wykształcenia marynarzy (Dz.U. L 169 z 27.6.2022, s. 45).

- (8) Unia powinna poprzeć zmiany w rozdziałach II-1, II-2 i V konwencji SOLAS, ponieważ zmiany te przyczynią się do znacznego zwiększenia bezpieczeństwa, zapewniając, aby wszystkie nowe statki inne niż tankowce, w tym statki pasażerskie, o pojemności brutto wynoszącej co najmniej 20 000 posiadały odpowiedni sprzęt do holowania w sytuacjach awaryjnych, a także ogólnie podnosząc normy bezpieczeństwa przeciwpożarowego statków pasażerskich, w tym statków pasażerskich typu roll-on/roll-off, oraz zwiększając bezpieczeństwo stosowania oleju opałowego na statkach pasażerskich. Zmiany te pozwolą również uprościć przetwarzanie sprawozdań o utracie kontenerów do celów spełnienia obowiązków regulacyjnych, zawierają wymóg przekazywania sprawozdań przez państwo bandery do IMO, zwiększają bezpieczeństwo żeglugi i przyczynią się do zapobiegania zanieczyszczeniom.
- (9) Unia powinna poprzeć zmiany do kodeksu IGF, ponieważ przyczynią się one do zwiększenia bezpieczeństwa statków, w tym statków pasażerskich, wykorzystujących gaz ziemny jako paliwo.
- (10) Unia powinna poprzeć zmiany do kodeksu ESP z 2011 r., ponieważ zmieniają one procedury zatwierdzania i certyfikacji przedsiębiorstwa zajmującego się pomiarem grubości konstrukcji kadłuba w załącznikach do wprowadzonych w 2019 r. zmian w kodeksie ESP z 2011 r., odnosząc się do administracji, a nie do organizacji uznanej przez administrację. Dzięki temu procedura stanie się jaśniejsza.
- (11) Unia powinna poprzeć zmiany w kodeksie LSA, ponieważ zwiększą one bezpieczeństwo morskie przez zmianę prędkości obniżania jednostek ratunkowych i łodzi ratowniczych na statkach pasażerskich, zapewnienie odpowiedniej wydajności kamizełek ratunkowych w wodzie z myślą o bezpieczeństwie marynarzy oraz przez zaostrzenie norm bezpieczeństwa systemów zblocza jednoczępnego i haku z hakami zwalnającymi ładunek pod obciążeniem poprzez usunięcie wyłączeń przewidzianych w pkt 4.4.7.6.17 kodeksu LSA.
- (12) Unia powinna poprzeć zmiany w kodeksie FSS, ponieważ przyniosą one znaczne korzyści dla bezpieczeństwa życia na morzu poprzez zwiększenie bezpieczeństwa przeciwpożarowego statków pasażerskich, a w szczególności statków pasażerskich typu roll-on/roll-off.
- (13) Unia powinna poprzeć zmiany w sekcji A-VI/1 kodeksu STCW, ponieważ zmiany te zapewnią marynarzom bezpieczne miejsce pracy dzięki włączeniu do sekcji A-VI/1 „Obowiązkowe wymogi minimalne dotyczące szkolenia zapoznawczego, szkolenia podstawowego i instruktażu dla wszystkich członków załogi w zakresie bezpieczeństwa” nowych kompetencji w zakresie „Przyczyniania się do zapobiegania nękanu i molestowaniu, w tym napaści na tle seksualnym i molestowaniu seksualnemu, oraz reagowania na nie”.
- (14) Unia nie jest ani członkiem IMO, ani umawiającą się stroną odnośnych konwencji i kodeksów. Rada powinna zatem upoważnić państwa członkowskie do wyrażenia stanowiska Unii na MEPC 81 i MSC 108.
- (15) Zakres niniejszej decyzji powinien ograniczać się do treści proponowanych zmian, w zakresie w jakim mogą one mieć wpływ na wspólne przepisy Unii i należą do wyłącznej kompetencji Unii. Niniejsza decyzja nie powinna wpływać na podział kompetencji między Unię a państwa członkowskie,

PRZYMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii podczas 81. posiedzenia Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), polega na wyrażeniu zgody na przyjęcie zmian:

- a) w art. V Protokołu I do Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (MARPOL) zgodnie z załącznikiem do dokumentu IMO MEPC 81/3/1; oraz
- b) w załączniku VI do konwencji MARPOL w odniesieniu do paliw o niskiej temperaturze zapłonu i innych kwestii związanych z olejem opałowym, dostępności danych w prowadzonej przez IMO bazie danych na temat zużycia paliwa przez statki (system gromadzenia danych IMO) oraz włączenia danych dotyczących pracy transportowej i zwiększonego poziomu szczegółowości w systemie gromadzenia danych IMO, jeżeli chodzi o przepisy 2, 14, 18 i 27 oraz uzupełnienia I i IX, zgodnie z załącznikiem do dokumentu IMO MEPC 81/3/2.

Artykuł 2

Stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii podczas 108. posiedzenia Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu IMO, polega na wyrażeniu zgody na przyjęcie zmian:

- a) w rozdziałach II-1, II-2 i V Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS) z 1974 r. zgodnie z załącznikami 1 i 2 do dokumentu IMO MSC 108/3;
- b) w Międzynarodowym kodeksie bezpieczeństwa dla statków używających jako paliwo gazów lub innych paliw o niskiej temperaturze zapłonu (kodeks IGF) zgodnie z załącznikiem 3 do dokumentu IMO MSC 108/3;
- c) w Międzynarodowym kodeksie rozszerzonego programu inspekcji podczas przeglądów masowców i zbiornikowców olejowych z 2011 r. (kodeks ESP z 2011 r.) zgodnie z załącznikiem 5 do dokumentu IMO MSC 108/3;
- d) w Międzynarodowym kodeksie środków ratunkowych (kodeks LSA) zgodnie z załącznikiem 6 do dokumentu IMO MSC 108/3;
- e) w Międzynarodowym kodeksie systemów bezpieczeństwa pożarowego (kodeks FSS) zgodnie z załącznikiem 7 do dokumentu IMO MSC 108/3; oraz
- f) w sekcji A-VI/1 Kodeksu wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw i pełnienia wacht (kodeks STCW) zgodnie z załącznikiem do dokumentu IMO MSC 108/3/2.

Artykuł 3

1. Stanowiska, jakie mają być zajęte w imieniu Unii, określone w art. 1 i 2, obejmują przedmiotowe zmiany w zakresie, w jakim należą one do wyłącznej kompetencji Unii i w jakim mogą wpłynąć na wspólne przepisy Unii. Stanowiska te są wyrażane przez państwa członkowskie – z których wszystkie są członkami IMO – działające wspólnie w interesie Unii.
2. Niewielkie zmiany stanowisk określonych 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 należą do wyłącznej kompetencji Unii.

Artykuł 5

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem jej przyjęcia.

Sporządzono w Brukseli dnia 20 marca 2024 r.

W imieniu Rady
Przewodnicząca
H. LAHBIB