



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 28.3.2019 r.
COM(2019) 159 final

2019/0087 (NLE)

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, jakie należy zająć w imieniu Unii Europejskiej na forum Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego Międzynarodowej Organizacji Morskiej i Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu w związku z przyjęciem poprawek do załącznika II do Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, poprawek do Międzynarodowego kodeksu rozszerzonego programu inspekcji podczas przeglądów masowców i zbiornikowców olejowych z 2011 r., poprawek do Międzynarodowego kodeksu środków ratunkowych, poprawek do formularzy C, E i P załącznika do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu oraz poprawek do Międzynarodowego kodeksu bezpieczeństwa statków stosujących paliwo gazowe lub inne paliwa o niskiej temperaturze zapłonu

UZASADNIENIE

1. PRZEDMIOT WNIOSKU

Niniejszy wniosek dotyczy decyzji ustanawiającej stanowisko, jakie należy zająć w imieniu Unii na 74. posiedzeniu Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego („MEPC 74”) Międzynarodowej Organizacji Morskiej, które odbędzie się w Londynie w dniach 13–17 maja 2019 r., oraz na 101. posiedzeniu Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu („MSC 101”) Międzynarodowej Organizacji Morskiej, które odbędzie się w dniach 5–14 czerwca 2019 r. w związku z przewidywanym przyjęciem poprawek do załącznika II do konwencji MARPOL dotyczących pozostałości ładunku i wody po myciu zbiorników zawierających unoszące się na powierzchni substancje trwale o dużej lepkości lub o wysokiej temperaturze topnienia, poprawek do Międzynarodowego kodeksu rozszerzonego programu inspekcji podczas przeglądów masowców i zbiornikowców olejowych („kodeks ESP”) z 2011 r., poprawek do ust. 6.1.1.3 Międzynarodowego kodeksu środków ratunkowych („kodeks LSA”), poprawek do ust. 4.4.8.1 kodeksu LSA, poprawek do wykazu wyposażenia (formularze C, E i P załącznika do konwencji SOLAS) oraz poprawek do części A i A-1 Międzynarodowego kodeksu bezpieczeństwa statków stosujących paliwo gazowe lub inne paliwa o niskiej temperaturze zapłonu („kodeks IGF”).

2. KONTEKST WNIOSKU

2.1. Konwencja o Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO)

Konwencja o Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) ustanawia IMO, której celem jest zapewnienie forum współpracy między rządami w dziedzinie regulacji rządowych i praktyk dotyczących wszelkich kwestii technicznych mających wpływ na żeglugę w handlu międzynarodowym oraz propagowanie powszechnego przyjmowania najwyższych możliwych standardów w kwestiach bezpieczeństwa morskiego, efektywności żeglugi oraz zapobiegania zanieczyszczaniu środowiska morskiego przez statki i jego kontroli, przy jednoczesnym wspieraniu równych warunków działania, a także prowadzenie spraw administracyjnych i prawnych.

Konwencja weszła w życie dnia 17 marca 1958 r.

Wszystkie państwa członkowskie są stronami tej konwencji.

Wszystkie państwa członkowskie są stronami Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki („konwencja MARPOL”) z 1973 r., która weszła w życie w dniu 2 października 1983 r. Unia nie jest stroną konwencji MARPOL.

Wszystkie państwa członkowskie są stronami Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu („konwencja SOLAS”) z 1974 r., która weszła w życie w dniu 25 maja 1980 r. Unia nie jest stroną konwencji SOLAS.

W Międzynarodowym kodeksie rozszerzonego programu inspekcji podczas przeglądów masowców i zbiornikowców olejowych („kodeks ESP”) z 2011 r. określono wymogi dotyczące rozszerzonego programu inspekcji podczas przeglądów masowców pojedynczokadłubowych i podwójnokadłubowych oraz zbiornikowców pojedynczokadłubowych i podwójnokadłubowych zgodnie z przepisami prawidła XI-1/2 konwencji SOLAS.

W Międzynarodowym kodeksie środków ratunkowych („kodeks LSA”) określono międzynarodowe wymogi w zakresie norm dotyczące środków ratunkowych ujętych

w rozdziale III konwencji SOLAS, takich jak: osobiste środki ratunkowe, pomoce wzrokowe, jednostki ratunkowe, łodzie ratownicze, urządzenia do wodowania i urządzenia do wsiadania oraz morskie systemy ewakuacji, wyrzutnie linki ratunkowej; i ogólne systemy alarmowe oraz systemy powiadamiania.

Celem Międzynarodowego kodeksu bezpieczeństwa statków stosujących paliwo gazowe lub inne paliwa o niskiej temperaturze zapłonu („kodeks IGF”) jest zapewnienie normy międzynarodowej w odniesieniu do statków napędzanych paliwem gazowym lub paliwami ciekłymi o niskiej temperaturze zapłonu. W kodeksie uwzględniono wszystkie obszary, które wymagają szczególnej uwagi ze względu na wykorzystanie paliwa gazowego lub paliwa ciekłego o niskiej temperaturze zapłonu, oraz określono kryteria dotyczące układu i instalacji urządzeń napędowych i do celów pomocniczych z wykorzystaniem jako paliwa gazu ziemnego, tak aby poziom integralności tych urządzeń pod względem bezpieczeństwa, wiarygodności i niezawodności był równoważny poziomowi, jaki można osiągnąć dzięki nowym i porównywalnym konwencjonalnym urządzeniom głównym i do celów pomocniczych napędzanym paliwem olejowym.

2.2. Międzynarodowa Organizacja Morska

Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO) to specjalistyczna agencja Organizacji Narodów Zjednoczonych odpowiedzialna za bezpieczeństwo i ochronę żeglugi oraz za zapobieganie zanieczyszczaniu morza przez statki. Jest to ogólnosiwiatowa instytucja zajmująca się wyznaczaniem norm w zakresie bezpieczeństwa, ochrony i efektywności ekologicznej żeglugi międzynarodowej. Jej główna rola polega na stworzeniu ram regulacyjnych dla sektora żeglugi, które będą sprawiedliwe i skuteczne oraz zostaną powszechnie przyjęte i wdrożone.

Do IMO może przystąpić każde państwo i wszystkie państwa członkowskie UE należą do tej organizacji. Od 1974 r. Komisja Europejska posiada status obserwatora w ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) na podstawie porozumienia o współpracy pomiędzy Międzypaństwową Morską Organizacją Doradczą (IMCO)¹ a Komisją Wspólnot Europejskich w sprawach będących przedmiotem wspólnego zainteresowania stron.

W skład Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego IMO wchodzi wszyscy członkowie IMO, a jego posiedzenia odbywają się przynajmniej raz w roku. Komitet ten zajmuje się kwestiami środowiskowymi wchodzącymi w zakres działań organizacji i dotyczącymi zapobiegania zanieczyszczeniom pochodzącym ze statków, objętym konwencją MARPOL, oraz kontroli takich zanieczyszczeń, w tym ropą naftową, chemikaliami przewożonymi luzem, odpadami i emisjami ze statków, takimi jak zanieczyszczenia powietrza i emisje gazów cieplarnianych. Inne kwestie, którymi zajmuje się komitet, to postępowanie z wodami balastowymi, systemy przeciwporostowe, recykling statków, gotowość i reagowanie na zanieczyszczenia oraz identyfikacja obszarów specjalnych i szczególnie wrażliwych obszarów morskich.

Komitet Ochrony Środowiska Morskiego IMO zapewnia środki do celów wykonywania wszelkich obowiązków powierzonych mu zgodnie z konwencją o IMO przez Zgromadzenie Międzynarodowej Organizacji Morskiej lub Radę Międzynarodowej Organizacji Morskiej bądź wszelkich obowiązków w powyższym zakresie, które mogą zostać powierzone mu w jakimkolwiek innym instrumencie międzynarodowym lub na jego podstawie i zaakceptowane przez IMO. Decyzje Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego i jego organów pomocniczych są podejmowane większością głosów jego członków.

W skład Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu IMO wchodzi także wszyscy członkowie IMO, a jego posiedzenia odbywają się przynajmniej raz w roku. Rozpatruje on wszelkie sprawy

¹ W 1982 r. zmieniono jej nazwę na Międzynarodową Organizację Morską (IMO).

wchodzące w zakres działań organizacji dotyczące pomocy nawigacyjnych, budowy i wyposażenia statków, obsady z punktu widzenia bezpieczeństwa, przepisów w zakresie zapobiegania zderzeniom, obchodzenia się z ładunkami niebezpiecznymi, procedur i wymogów bezpieczeństwa morskiego, informacji hydrograficznych, dzienników i zapisów nawigacyjnych, badania wypadków morskich, ratowania i ratownictwa, a także wszelkie inne kwestie mające bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo morskie.

Komitet Bezpieczeństwa na Morzu IMO zapewnia środki do celów wykonywania wszelkich obowiązków powierzonych mu zgodnie z konwencją o IMO przez Zgromadzenie Międzynarodowej Organizacji Morskiej lub Radę Międzynarodowej Organizacji Morskiej bądź wszelkich obowiązków w powyższym zakresie, które mogą zostać powierzone mu w jakimkolwiek innym instrumencie międzynarodowym lub na jego podstawie i zaakceptowane przez IMO. Decyzje Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu i jego organów pomocniczych są podejmowane większością głosów jego członków.

2.3. Proponowany akt Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego IMO

W dniach 13–17 maja 2019 r. podczas 74. posiedzenia (MEPC 74) Komitet Ochrony Środowiska Morskiego ma przyjąć poprawki do załącznika II do konwencji MARPOL dotyczące pozostałości ładunku i wody po myciu zbiorników zawierających unoszące się na powierzchni substancje trwałe o dużej lepkości lub o wysokiej temperaturze topnienia, aby zmniejszyć oddziaływanie na środowisko. Celem planowanych poprawek do załącznika II do konwencji MARPOL jest rozwiązanie problemu znacznego zanieczyszczenia spowodowanego np. przez zrzut wosku parafinowego na Morzu Północnym i przez działania państw basenu Morza Bałtyckiego w ciągu ostatnich kilku lat.

2.4. Proponowany akt Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu IMO

W dniach 5–14 czerwca 2019 r. podczas 101. posiedzenia (MSC 101) Komitet Bezpieczeństwa na Morzu ma przyjąć poprawki do Międzynarodowego kodeksu rozszerzonego programu inspekcji podczas przeglądów masowców i zbiornikowców olejowych z 2011 r. („kodeks ESP”); poprawki do Międzynarodowego kodeksu środków ratunkowych („kodeks LSA”); poprawki do ust. 4.4.8.1 kodeksu LSA; poprawki do wykazu wyposażenia (formularze C, E i P załącznika do konwencji SOLAS); oraz poprawki do części A i A-1 Międzynarodowego kodeksu bezpieczeństwa statków stosujących paliwo gazowe lub inne paliwa o niskiej temperaturze zapłonu („kodeks IGF”).

2.4.1. Celem planowanych poprawek do kodeksu ESP jest wprowadzenie zmian redakcyjnych, aby określić wszystkie obowiązkowe wymogi oraz poprawić tabele i formularze. Ponadto w poprawkach zmiany redakcyjne połączone zostaną z wprowadzeniem nowych zasadniczych wymogów w celu uwzględnienia ostatnich aktualizacji serii Z10 ujednoliconych wymogów Międzynarodowego Stowarzyszenia Towarzystw Klasyfikacyjnych (IACS). Seria Z10 ujednoliconych wymogów dotyczy przeglądów kadłuba zbiornikowców olejowych, masowców, chemikaliowców, zbiornikowców podwójnokadłubowych i masowców z podwójnym poszyciem. Ujednolicone wymogi IACS to rezolucje przyjęte przez IACS, które dotyczą kwestii bezpośrednio związanych ze szczegółowymi wymogami dotyczącymi zasad i praktyk towarzystw klasyfikacyjnych oraz z ogólną filozofią, na której opierają się wspomniane zasady i praktyki towarzystw klasyfikacyjnych, a także kwestii bezpośrednio uwzględnionych w ramach takich zasad i praktyk oraz filozofii. Z zastrzeżeniem ratyfikacji przez organ zarządzający każdego towarzystwa członkowskiego IACS, ujednolicone wymogi zostają włączone do zasad i praktyk towarzystw członkowskich w terminie jednego roku od zatwierdzenia przez grupę ds. polityki ogólnej IACS. Ujednolicone wymogi stanowią wymogi minimalne. Ponadto

język użyty w projekcie poprawek jest zgodny z nomenklaturą IMO, aby uniknąć wieloznaczności i braku spójności.

- 2.4.2. *Celem planowanych poprawek w kodeksie LSA jest zapewnienie jednolitego stosowania ust. 6.1.1.3 dotyczącego ręcznego wodowania małych łodzi ratowniczych, które nie należą do jednostek ratunkowych statku.*
- 2.4.3. *Celem poprawek do ust. 4.4.8.1 kodeksu LSA jest wyłączenie łodzi ratunkowych o dwóch niezależnych układach napędowych z obowiązku wyposażenia w odpowiednie pływające wiosła i związane z nimi elementy (kołki wiosłowe, dulki lub równorzędne urządzenia) umożliwiające płynięcie łodzi po spokojnym morzu. Podczas inspekcji zauważono, że niektóre łodzie ratunkowe o dwóch niezależnych układach napędowych nie były wyposażone w wiosła łopatkowe, wiosła albo żadne inne stosowne elementy w celu umieszczenia takich wiosel, i stwierdzono, że w odpowiednim wymogu kodeksu LSA i MSC/Circ.980/Add. 1 nie uwzględniono łodzi ratunkowych o dwóch niezależnych układach napędowych.*
- 2.4.4. *Na 100. posiedzeniu Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu zatwierdzono projekt ujednoliconej interpretacji, w którym stwierdza się, że „[w] przypadku łodzi ratunkowej o dwóch niezależnych układach napędowych, jeżeli instalacja ta składa się z dwóch oddzielnych silników, linii wału, zbiorników paliwa, systemów przewodów rurowych i wszelkich innych urządzeń pomocniczych, nie ma obowiązku stosowania ust. 4.4.8.1 kodeksu LSA. We wszystkich innych aspektach wyposażenie łodzi ratunkowej powinno być w pełni zgodne z ust. 4.4.8 kodeksu LSA”.*

Dotychczasowy ust. 4.4.8.1 kodeksu LSA zostaje zastąpiony, aby dostosować go do projektu ujednoliconej interpretacji zatwierdzonej na 100. posiedzeniu Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu.

- 2.4.5. *Celem planowanych poprawek w rejestrze wyposażenia (formularze C, E i P załącznika do konwencji SOLAS) jest wprowadzenie zmian w pozycji 8.1 w formularzach C, E i P w załączniku do konwencji SOLAS poprzez dodanie przypisu, tak aby wskazać, że nie wszystkie wymienione wskaźniki mają zastosowanie do wszystkich statków i że w związku z tym w stosownych przypadkach można je usunąć. Zasadniczo nie na wszystkich rodzajach statków są zainstalowane wspomniane wskaźniki (wskaźnik steru, śruby napędowej, mocy napędu, skoku śruby i trybu pracy).*
- 2.4.6. *Planowane poprawki do części A i A-1 Międzynarodowego kodeksu bezpieczeństwa statków stosujących paliwo gazowe lub inne paliwa o niskiej temperaturze zapłonu (kodeks IGF) mają na celu zapewnienie spójności kodeksu IGF w odniesieniu do obowiązujących wymogów, które dotyczą statków wykorzystujących gaz ziemny jako paliwo, poprzez wprowadzenie niezbędnych poprawek w oparciu o doświadczenia zdobyte w trakcie stosowania kodeksu.*

3. STANOWISKO, JAKIE NALEŻY ZAJĄĆ W IMIENIU UNII

3.1. Poprawki do załącznika II do konwencji MARPOL dotyczące wymogów w zakresie usuwania wody po myciu zbiorników zawierającej unoszące się na powierzchni substancje trwale o dużej lepkości

Na 68. posiedzeniu Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego (MEPC 68), które odbyło się w Londynie w dniach 11–15 maja 2015 r., uzgodniono, że nowy dokument zatytułowany „Przegląd wymogów załącznika II do konwencji MARPOL, które mają wpływ na pozostałości ładunku i wodę po myciu zbiorników zawierające unoszące się na powierzchni

substancje trwałe o dużej lepkości, a także powiązane definicje i przygotowanie poprawek” zostanie włączony do dwuletniego porządku obrad podkomitetu ds. zapobiegania zanieczyszczeniom i reagowania na nie, z docelowym terminem zakończenia przypadającym na rok 2018.

Projekty poprawek do załącznika II do konwencji MARPOL zostały sfinalizowane w trakcie 5. posiedzenia podkomitetu ds. zapobiegania zanieczyszczeniom i reagowania na nie (PPR 5), które odbyło się w Londynie w dniach 5–9 lutego 2018 r. Na 73. posiedzeniu Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego (MEPC 73), które odbyło się w Londynie w dniach 22–26 października 2018 r., zatwierdzono z niewielkimi zmianami projekt poprawek do załącznika II konwencji MARPOL w celu jego przyjęcia na 74. posiedzeniu Komitetu.

Projekty poprawek do załącznika II do konwencji MARPOL przedstawiono w załączniku 13 do dokumentu IMO MEPC 73/19. W pkt 11.12 sprawozdania z 73. posiedzenia MEPC (MEPC 73/19) wskazano, że przewiduje się przyjęcie poprawek na 74. posiedzeniu MEPC.

3.2. Poprawki do Międzynarodowego kodeksu rozszerzonego programu inspekcji podczas przeglądów masowców i zbiornikowców olejowych („kodeks ESP”) z 2011 r.

Na 5. posiedzeniu podkomitetu ds. projektowania i budowy statków (SDC 5), które odbyło się w Londynie w dniach 22–26 stycznia 2018 r., podkomitet przypomniał, że na jego 4. posiedzeniu (SDC 4), które odbyło się w dniach 13–17 lutego 2017 r., upoważniono Międzynarodowe Stowarzyszenie Towarzystw Klasyfikacyjnych (IACS) i Sekretariat do przeprowadzenia analizy kodeksu ESP z 2011 r. w celu zaproponowania zmian redakcyjnych na potrzeby określenia wszystkich obowiązkowych wymogów, poprawienia formatu tabel i formularzy, oraz przedstawienia sprawozdania z poczynionych postępów celem ich omówienia na SDC 5.

Na SDC 5 uzgodniono, że wszystkie istotne przepisy zawarte obecnie w przypisach kodeksu ESP z 2011 r. powinny zostać włączone do głównej części nowego tekstu skonsolidowanego. Ponadto w ramach SDC 5 uzgodniono, że w kodeksie ESP należy poprawić format tabel i formularzy. Na SDC 5 uzgodniono również połączenie zmian redakcyjnych z wprowadzeniem nowych zasadniczych poprawek do kodeksu ESP z 2011 r., zaproponowanych przez Międzynarodowe Stowarzyszenie Towarzystw Klasyfikacyjnych i dotyczących ostatnich aktualizacji serii Z10 ujednoliconych wymogów Międzynarodowego Stowarzyszenia Towarzystw Klasyfikacyjnych.

Na SDC 5 zatwierdzono wniosek o przedłożenie projektu poprawek do kodeksu ESP z 2011 r. do zatwierdzenia na 99. posiedzeniu Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu (MSC 99), które odbyło się w Londynie w dniach 16–25 maja 2018 r., z myślą o późniejszym przyjęciu poprawek na 100. posiedzeniu Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu (MSC 100) i ich wejściu w życie z dniem 1 lipca 2020 r.

Na 99. posiedzeniu Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu rozpatrzono projekt poprawek do kodeksu ESP z 2011 r. przygotowany na SDC 5 zgodnie z procedurą przeprowadzania regularnych aktualizacji kodeksu, a także zatwierdzono projekt poprawek do kodeksu ESP z 2011 r. w celu ich przyjęcia podczas 100. posiedzenia Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu.

W trakcie 100. posiedzenia Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu, które miało miejsce w Londynie w dniach 3–7 grudnia 2018 r., rozpatrzono projekt poprawek wraz z proponowanymi zmianami i zauważono, że język, który zastosowano w projekcie poprawek, nie jest zgodny z nomenklaturą IMO, tj. użyto formy „ma/mają” zamiast „należy”, co może niekorzystnie wpłynąć na opracowywanie przepisów IMO w przyszłości, ponieważ mogłoby to prowadzić do niejednoznaczności i niespójności. Ponadto zauważono, że projekt

poprawek w kodeksie ESP z 2011 r. powinien uwzględniać projekt skonsolidowanej wersji kodeksu ESP opracowywany obecnie przez podkomitet ds. projektowania i budowy statków.

Po dyskusji na 100. posiedzeniu Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu podjęto decyzję o zawieszeniu przyjęcia projektu poprawek do kodeksu ESP z 2011 r. w celu przygotowania zrewidowanego zestawu zawierającego projekt poprawek do kodeksu ESP z 2011 r., w którym, w stosownych przypadkach, zamiast formy „ma/mają” stosuje się formę „należy”, aby przedłożyć go w celu przyjęcia na 101. posiedzeniu Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu.

Kwestia ta została włączona do decyzji Rady 2018/1601². Zgodnie z art. 3 ust. 3 tej decyzji Rady drobne zmiany stanowisk, jakie należy zająć w imieniu Unii w odniesieniu do przedmiotowych poprawek do kodeksu ESP z 2011 r., mogą zostać uzgodnione bez przyjmowania przez Radę kolejnej decyzji. Ponieważ jednak zmian w poprawkach do kodeksu ESP nie można uznać za drobne, kwestia ta została po raz kolejny uwzględniona w niniejszym wniosku dotyczącym decyzji Rady w sprawie stanowiska, jakie należy zająć w imieniu Unii Europejskiej na forum Międzynarodowej Organizacji Morskiej podczas 101. posiedzenia Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu.

Projekt rezolucji Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu dotyczącej poprawek do kodeksu ESP z 2011 r. przedstawiono w załączniku [X] r. do sprawozdania z 100. posiedzenia Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu (MSC 100/XX/Add.X). W pkt [10.20] sprawozdania z 100. posiedzenia Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu [(MSC 100/XX)] wskazano, że przyjęcie wspomnianych poprawek ma nastąpić na 101. posiedzeniu Komitetu.

3.3. Poprawki do ust. 6.1.1.3 Międzynarodowego kodeksu środków ratunkowych (kodeksu LSA)

Na 96. posiedzeniu Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu (MSC 96), które odbyło się w Londynie w dniach 11–20 maja 2016 r., uzgodniono, że nowy dokument zatytułowany „Jednolite stosowanie ust. 6.1.1.3 kodeksu LSA” zostanie włączony do dwuletniego programu prac podkomitetu w latach 2016–2017 i do tymczasowego porządku obrad podkomitetu ds. systemów okrętowych i wyposażenia statków, z docelowym terminem zakończenia przypadającym na rok 2017. Dokument ma na celu opracowanie poprawek do ust. 6.1.1.3 kodeksu LSA, aby ułatwić jego jednolite wdrożenie, a w szczególności umożliwić korzystanie z obsługiwanych ręcznie mechanizmów do wodowania łodzi ratowniczych, które nie stanowią jednostek ratunkowych statku.

W trakcie 4. posiedzenia podkomitetu ds. systemów okrętowych i wyposażenia statków (SSE 4), które miało miejsce w Londynie w dniach 20–24 marca 2017 r., oraz podczas jego 5. posiedzenia (SSE 5), które odbyło się w Londynie w dniach 12–16 marca 2018 r., omówiono zastrzeżenia dotyczące zagrożeń, jakie wiązałyby się z przyjęciem projektu poprawki do kodeksu LSA, jeśli etap wodowania łodzi ratunkowej z miejsca ustawienia za burtę byłby dozwolony w przypadku braku wyznaczenia osób stanowiących załogę łodzi ratunkowej, gdy znajduje się ona na statku, oraz przedstawiono opinie dotyczące zakresu stosowania poprawki.

² Decyzja Rady (UE) 2018/1601 z dnia 15 października 2018 r. w sprawie stanowiska, jakie ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej w ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej podczas 73. posiedzenia Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego i 100. posiedzenia Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu w związku z przyjęciem zmian do prawidła 14 załącznika VI do Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz zmian do Międzynarodowego kodeksu wdrażania rozszerzonego programu inspekcji podczas przeglądów masowców i zbiornikowców olejowych z 2011 r., Dz.U. L 267 z 25.10.2018, s. 6.

Na 100. posiedzeniu Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu (MSC 100), które odbyło się w Londynie w dniach 3–7 grudnia 2018 r., Komitet zgodził się zatwierdzić projekt poprawek do kodeksu LSA w celu ich przyjęcia podczas 101. posiedzenia. Niezależnie od tej decyzji Komitet zwrócił się do podkomitetu ds. systemów okrętowych i wyposażenia statków, aby na 6. posiedzeniu, które odbędzie się w Londynie w dniach 4–8 marca 2019 r., omówiono utrzymujące się nadal zastrzeżenia dotyczące projektów poprawek, aby zapewnić doradztwo na potrzeby 101. posiedzenia Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu, zanim poprawki zostaną przyjęte.

Projekt poprawek do ust. 6.1.1.3 kodeksu LSA przedstawiono w załączniku [x] do sprawozdania z 100. posiedzenia Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu [(MSC 100/xx/Add.x)]. W pkt [9.6] sprawozdania z 100. posiedzenia Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu [(MSC 100/xx)] stwierdzono, że przyjęcie wspomnianych poprawek ma nastąpić na 101. posiedzeniu Komitetu.

3.4. Poprawki do ust. 4.4.8.1 Międzynarodowego kodeksu środków ratunkowych

Na 5. posiedzeniu podkomitetu ds. systemów okrętowych i wyposażenia statków (SSE 5), które odbyło się w Londynie w dniach 12–16 marca 2018 r., Unia z powodzeniem zaproponowała ujednoliconą interpretację ust. 4.4.8.1 Międzynarodowego kodeksu środków ratunkowych (LSA) oraz formularze znormalizowanych sprawozdań z ocen i badań środków ratunkowych i (MSC/Circ.980/Add.1, sekcja 4.4.1.2). Na 100. posiedzeniu Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu zatwierdzono projekt ujednoliconej interpretacji i dalsze poprawki do ust. 4.4.8.1 kodeksu LSA mające na celu osiągnięcie spójności między wymogami kodeksu a ujednoliconą interpretacją.

Poprawki do ust. 4.4.8.1 Międzynarodowego kodeksu środków ratunkowych (kodeks LSA) przedstawiono w załączniku [x] do sprawozdania z 100. posiedzenia Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu [(MSC 100/xx/Add.x)]. W pkt [9.23] sprawozdania z 100. posiedzenia Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu [(MSC 100/xx)] wskazano, że przyjęcie wspomnianych poprawek ma nastąpić na 101. posiedzeniu Komitetu.

3.5. Poprawki do wykazu wyposażenia (formularze C, E i P załącznika do konwencji SOLAS)

Na 100. posiedzeniu Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu (MSC 100), które odbyło się w Londynie w dniach 3–7 grudnia 2018 r., uzgodniono, że rozpatrzone zostaną poprawki do wykazu wyposażenia (formularze C, E i P załącznika do konwencji SOLAS) zgodnie z założeniem, że komitety mogą rozważyć drobne poprawki/kwestie w punkcie porządku obrad „Sprawy różne”. Po rozpatrzeniu sprawy na 100. posiedzeniu Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu zatwierdzono proponowany projekt poprawek z zamiarem jego przyjęcia podczas 101. posiedzenia Komitetu (MSC 101).

Projekty poprawek w wykazie wyposażenia (formularze C, E i P załącznika do konwencji SOLAS) przedstawiono w załączniku [x] do sprawozdania z 100. posiedzenia Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu [(MSC 100/xx/Add.x)]. W pkt [9.30] sprawozdania z 100. posiedzenia Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu [(MSC 100/xx)] stwierdzono, że przyjęcie wspomnianych poprawek ma nastąpić na 101. posiedzeniu Komitetu.

3.6. Poprawki do części A i A-1 Międzynarodowego kodeksu bezpieczeństwa statków stosujących paliwo gazowe lub inne paliwa o niskiej temperaturze zapłonu (Kodeks IGF)

W trakcie czwartego posiedzenia podkomitetu ds. przewozu ładunków i kontenerów (CCC 4), które odbyło się w Londynie w dniach 11–15 września 2017 r., przywrócono grupę roboczą ds. opracowania przepisów technicznych dotyczących bezpieczeństwa statków

wykorzystujących paliwa o niskiej temperaturze zapłonu, aby kontynuowała ona prace nad projektami poprawek do kodeksu IGF w odniesieniu do ogniw paliwowych oraz nad opracowaniem projektu przepisów technicznych dotyczących bezpieczeństwa statków wykorzystujących jako paliwo alkohol metylowy/etylowy. Na 4. posiedzeniu podkomitetu ds. przewozu ładunków i kontenerów zatwierdzono projekt poprawek do części A i A-1 kodeksu IGF w odniesieniu do wymogów dotyczących gazów ziemnego przygotowanych przez grupę roboczą oraz wezwano do zatwierdzenia na 99. posiedzeniu Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu, które odbyło się w dniach 16–25 maja 2018 r. w Londynie, poprawek z zamiarem ich przyjęcia na 100. posiedzeniu Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu (MSC 100).

Na 99. posiedzeniu Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu rozpatrzono projekt poprawek do części A i A-1 Międzynarodowego kodeksu bezpieczeństwa statków stosujących paliwo gazowe lub inne paliwa o niskiej temperaturze zapłonu (kodeks IGF) wraz z dodatkowymi uwagami do projektu poprawek, w tym sugestią dotyczącą uwzględnienia rozwiązania alternatywnego w celu zapewnienia ochrony przed wyciekami z rur przenoszących płynne paliwo poza siłownią. W następstwie dyskusji na 99. posiedzeniu Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu uzgodniono, że zatwierdzenie projektu poprawek do części A i A-1 kodeksu IGF zostanie wstrzymane, i poinstruowano, aby na 5. posiedzeniu podkomitetu ds. przewozu ładunków i kontenerów (CCC 5), które odbyło się w Londynie w dniach 10–14 września 2018 r., ponownie rozpatrzono projekt poprawek do przepisu 9.5.6 i przekazano ustalenia na 100. posiedzeniu Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu, traktując tę kwestię jako sprawę o charakterze pilnym.

Na 5. posiedzeniu podkomitetu ds. przewozu ładunków i kontenerów rozpatrzono projekt poprawek do przepisu 9.5.6 kodeksu IGF i uzgodniono, że nie ma potrzeby wprowadzania dalszych zmian w tym przepisie. Na 5. posiedzeniu podkomitetu ds. przewozu ładunków i kontenerów postanowiono zatem zwrócić się do Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu o zatwierdzenie w trybie pilnym na 100. posiedzeniu, które odbyło się w Londynie w dniach 3–7 grudnia 2018 r., projektu poprawek w częściach A i A-1 kodeksu IGF, które to poprawki określono w załączniku 1 do dokumentu CCC 4/12, z zamiarem ich przyjęcia na 101. posiedzeniu Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu (MSC 101).

Na 100. posiedzeniu Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu zatwierdzono stanowisko wypracowane podczas 5. posiedzenia podkomitetu ds. przewozu ładunków i kontenerów, zgodnie z którym nie ma potrzeby wprowadzania dalszych zmian w przepisie 9.5.6 w odniesieniu do rozwiązania alternatywnego w celu ochrony przed wyciekami. Opinie były jednak podzielone w odniesieniu do kwestii, czy konieczne jest uwzględnienie dodatkowych zapisów, aby zapewnić stosowanie wymogów dotyczących wykrywania wycieków w przypadku rur paliwowych, w których znajduje się paliwo ciekłe. Na 100. posiedzeniu Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu uzgodniono tekst w brzmieniu przygotowanym przez podkomitet ds. przewozu ładunków i kontenerów i zatwierdzono poprawki do części A i A-1 kodeksu IGF z zamiarem ich przyjęcia na 101. posiedzeniu Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu, zauważając jednocześnie, że na etapie przyjęcia będzie jeszcze można przedstawić dalsze wnioski.

Projekty poprawek do części A i A-1 Międzynarodowego kodeksu bezpieczeństwa statków stosujących paliwo gazowe lub inne paliwa o niskiej temperaturze zapłonu (kodeks IGF) zawarto w załączniku [x] do sprawozdania z 100. posiedzenia Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu [(MSC 100/xx/Add.x)]. W pkt [11.5] sprawozdania z 100. posiedzenia Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu [(MSC 100/xx)] stwierdzono, że przyjęcie wspomnianych poprawek ma nastąpić na 101. posiedzeniu Komitetu.

3.7. Odnosne przepisy unijne i kompetencje UE

3.7.1. Poprawki do prawidła załącznika II do konwencji MARPOL

Dyrektywa 2005/35/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zanieczyszczenia pochodzącego ze statków oraz wprowadzenia sankcji w przypadku naruszenia prawa włącza do prawa Unii normy międzynarodowe dotyczące zanieczyszczeń pochodzących ze statków i ma na celu zapewnienie, by osoby odpowiedzialne za nielegalne zrzuty zanieczyszczeń podlegały odpowiednim sankcjom. Substancje zanieczyszczające zdefiniowano w dyrektywie jako substancje objęte załącznikami I i II do konwencji MARPOL. Ponadto dyrektywa 2000/59/WE w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów wytwarzanych przez statki i pozostałości ładunku nakłada na państwa członkowskie obowiązek zapewnienia dostępności portowych urządzeń do odbioru odpadów odpowiednich do potrzeb statków zwykle korzystających z portów i nakłada wymóg, aby statki zrzucały swoje odpady, w tym pozostałości ładunku, do tych urządzeń przed wypłynięciem, mając na względzie jako ostateczny cel ograniczenie zrzutów odpadów ze statków do morza. Zgodnie z tą dyrektywą wodę po myciu zbiorników, o której mowa w załączniku II, można uznać za pozostałości ładunku. Ponadto dyrektywa 2000/59/WE zobowiązuje statki do wcześniejszego powiadamiania kolejnego portu o wszelkich odpadach i pozostałościach ładunku, które zamierza odprowadzić, a także o tym, co zostanie zatrzymane na statku, jak również o dostępnej pojemności składowej na statku.

W związku z tym poprawki do załącznika II do konwencji MARPOL, które mają zostać przyjęte na 101. posiedzeniu Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu, dotyczące pozostałości ładunku i wody po myciu zbiorników zawierających unoszące się na powierzchni substancje trwałe o dużej lepkości lub wysokiej temperaturze topnienia, będą miały wpływ na prawo UE w związku ze stosowaniem dyrektywy 2005/35/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zanieczyszczenia pochodzącego ze statków oraz wprowadzenia sankcji w przypadku naruszenia prawa oraz dyrektywy 2000/59/WE w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów wytwarzanych przez statki i pozostałości ładunku.

3.7.2. Poprawki do Międzynarodowego kodeksu rozszerzonego programu inspekcji podczas przeglądów masowców i zbiornikowców olejowych („kodeks ESP”) z 2011 r.

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 530/2012 w sprawie przyspieszonego wprowadzania konstrukcji podwójnokadłubowej lub równoważnego rozwiązania konstrukcyjnego w odniesieniu do zbiornikowców pojedynczokadłubowych ma na celu przyjęcie przyspieszonego programu wprowadzania dla zbiornikowców pojedynczokadłubowych konstrukcji podwójnokadłubowej lub równoważnego rozwiązania konstrukcyjnego, wymaganych na podstawie konwencji MARPOL 73/78, jak określono w art. 3 tego rozporządzenia, oraz ustanowienie zakazu transportu do lub z portów państw członkowskich olejów ciężkich w zbiornikowcach pojedynczokadłubowych.

W rozporządzeniu (UE) nr 530/2012 wprowadzono obowiązek stosowania Programu Oceny Stanu Technicznego IMO w przypadku zbiornikowców pojedynczokadłubowych mających ponad 15 lat. Zgodnie z art. 5 takie zbiornikowce muszą spełniać wymogi Programu Oceny Stanu Technicznego, zdefiniowanego w art. 6 jako Program Oceny Stanu Technicznego przyjęty w rezolucji MEPC 94(46) z dnia 27 kwietnia 2001 r. zmienionej rezolucją MEPC 99(48) z dnia 11 października 2002 r. i rezolucją MEPC 112(50) z dnia 4 grudnia 2003 r. W rozszerzonym programie inspekcji podczas przeglądów masowców i zbiornikowców (zwanym w skrócie rozszerzonym programem inspekcji, ESP) określono sposób przeprowadzania takiej zintensyfikowanej oceny. Z uwagi na fakt, że w Programie Oceny Stanu Technicznego jako narzędzie do osiągnięcia celu tego programu stosuje się ESP,

wszelkie zmiany dotyczące inspekcji w ramach ESP będą miały bezpośrednie i automatyczne zastosowanie na mocy rozporządzenia (UE) nr 530/2012.

Poprawki wprowadzające zmiany do rozszerzonego programu inspekcji, które mają zostać przyjęte na 101. posiedzeniu Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu, będą zatem miały wpływ na prawo Unii w związku ze stosowaniem rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 530/2012 w sprawie przyspieszonego wprowadzania konstrukcji podwójnokadłubowej lub równoważnego rozwiązania konstrukcyjnego w odniesieniu do zbiornikowców pojedynczokadłubowych.

3.7.3. Poprawki do ust. 6.1.1.3 kodeksu LSA

Urządzenia do wodowania i wciągarki uwzględniono w rozporządzeniu wykonawczym 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 uchylającym rozporządzenie wykonawcze (UE) 2017/306. W tym rozporządzeniu wykonawczym zawarto odniesienie do kodeksu LSA i rezolucji MSC.81(70) w związku z pozycjami MED/1.21, 1.23, 1.24 i 1.25 dotyczących urządzeń do wodowania. Wyposażenie to wchodzi zatem w zakres dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/90/UE z dnia 23 lipca 2014 r. w sprawie wyposażenia morskiego i uchylającej dyrektywę Rady 96/98/WE.

Poprawki do kodeksu LSA, które mają zostać przyjęte na 101. posiedzeniu Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu, będą zatem miały wpływ na prawo Unii w związku ze stosowaniem dyrektywy 2014/90/UE i rozporządzenia wykonawczego (UE) 2018/778.

3.7.4. Poprawki do ust. 4.4.8.1 kodeksu LSA

Łodzie ratunkowe uwzględniono w rozporządzeniu wykonawczym 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 uchylającym rozporządzenie wykonawcze (UE) 2017/306. W tym rozporządzeniu wykonawczym zawarto odniesienie do kodeksu LSA i rezolucji MSC/Circular 980 w związku z pozycją MED/1.7. Wyposażenie to wchodzi zatem w zakres dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/90/UE z dnia 23 lipca 2014 r. w sprawie wyposażenia morskiego i uchylającej dyrektywę Rady 96/98/WE.

Poprawki do kodeksu LSA, które mają zostać przyjęte na 101. posiedzeniu Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu, będą zatem miały wpływ na prawo Unii w związku ze stosowaniem dyrektywy 2014/90/UE i rozporządzenia wykonawczego (UE) 2018/778.

3.7.5. Poprawki do wykazu wyposażenia (formularze C, E i P załącznika do konwencji SOLAS)

Zgodnie z art. 6 ust. 2 lit. a) ppkt (i) dyrektywy 2009/45/WE w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich w przypadku statków pasażerskich klasy A stosuje się konwencję SOLAS ze zmianami.

Poprawki do wykazu wyposażenia, które mają zostać przyjęte na 101. posiedzeniu Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu, będą zatem miały wpływ na UE w związku ze stosowaniem dyrektywy 2009/45/WE.

3.7.6. Poprawki do części A i A-1 Międzynarodowego kodeksu bezpieczeństwa statków stosujących paliwo gazowe lub inne paliwa o niskiej temperaturze zapłonu (kodeks IGF)

Zgodnie z art. 6 ust. 2 lit. a) ppkt (i) dyrektywy 2009/45/WE w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich w przypadku statków pasażerskich klasy A stosuje się konwencję SOLAS ze zmianami. Przestrzeganie kodeksu IGF jest obowiązkowe w przypadku

statków pasażerskich w ramach konwencji SOLAS. Ponadto w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych wymaga się od państw członkowskich, by od końca 2025 r. zapewniły statkom morskim dostępność LNG w głównych portach UE. Państwa członkowskie UE opracowały krajowe ramy polityki rozwoju rynku paliw alternatywnych i ich infrastruktury, ze szczególnym uwzględnieniem różnych działań i inicjatyw podejmowanych na rzecz wsparcia i rozwoju punktów tankowania LNG przeznaczonych dla statków morskich.

Poprawki do kodeksu LSA, które mają zostać przyjęte na 101. posiedzeniu Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu, będą zatem miały wpływ na prawo Unii w związku ze stosowaniem dyrektywy 2009/45/WE i dyrektywy 2014/94/UE.

3.7.7. Kompetencja UE

Poprawki do załącznika II do konwencji MARPOL dotyczące pozostałości ładunku i wody po myciu zbiorników zawierających unoszące się na powierzchni substancje trwale o dużej lepkości lub wysokiej temperaturze topnienia będą miały wpływ na prawo UE w związku ze stosowaniem dyrektywy 2005/35/WE oraz dyrektywy 2000/59/WE.

Poprawki do kodeksu ESP z 2011 r. będą miały wpływ na prawo Unii w związku ze stosowaniem rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 530/2012 w sprawie przyspieszonego wprowadzania konstrukcji podwójnokadłubowej lub równoważnego rozwiązania konstrukcyjnego w odniesieniu do zbiornikowców pojedynczokadłubowych.

Poprawki do pkt 6.1.1.3 Międzynarodowego kodeksu środków ratunkowych (kodeksu LSA) będą miały wpływ na stosowanie prawa UE w związku ze stosowaniem dyrektywy 2014/90/UE i rozporządzenia wykonawczego (UE) 2018/778.

Poprawki do ujednoliconej interpretacji ust. 4.4.8.1 kodeksu LSA będą miały wpływ na stosowanie prawa UE w związku ze stosowaniem dyrektywy 2014/90/UE i rozporządzenia wykonawczego (UE) 2018/778.

Poprawki do wykazu wyposażenia (formularze C, E i P załącznika do konwencji SOLAS) będą miały wpływ na prawo Unii w związku ze stosowaniem dyrektywy 2009/45/WE.

Poprawki do części A i A-1 Międzynarodowego kodeksu bezpieczeństwa statków stosujących paliwo gazowe lub inne paliwa o niskiej temperaturze zapłonu (kodeks IGF) będą miały wpływ na prawo Unii w związku ze stosowaniem dyrektywy 2009/45/WE oraz dyrektywy 2014/94/UE.

4. PODSTAWA PRAWNA

4.1. Proceduralna podstawa prawna

4.1.1. Zasady

Art. 218 ust. 9 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) przewiduje decyzje ustalające „stanowiska, które mają być zajęte w imieniu Unii w ramach organu utworzonego przez umowę, gdy organ ten ma przyjąć akty mające skutki prawne, z wyjątkiem aktów uzupełniających lub zmieniających ramy instytucjonalne umowy”.

Art. 218 ust. 9 TFUE ma zastosowanie niezależnie od tego, czy Unia jest członkiem organu czy też stroną danej umowy³.

Pojęcie „akty mające skutki prawne” obejmuje akty, które mają skutki prawne na mocy przepisów prawa międzynarodowego dotyczących danego organu. Obejmuje ono ponadto instrumenty, które na mocy prawa międzynarodowego nie są wiążące, ale mogą „w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść przepisów przyjętych przez prawodawcę Unii”⁴.

4.1.2. Zastosowanie w niniejszej sprawie

Komitet Ochrony Środowiska Morskiego IMO i Komitet Bezpieczeństwa na Morzu są organami utworzonymi na podstawie umowy, a mianowicie Konwencji o Międzynarodowej Organizacji Morskiej.

Akty, do przyjęcia których wzywa się Komitet Ochrony Środowiska Morskiego IMO i Komitet Bezpieczeństwa na Morzu IMO, stanowią akty mające skutki prawne. Planowane akty mogą w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść następujących przepisów Unii:

- dyrektywa 2005/35/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zanieczyszczenia pochodzącego ze statków oraz wprowadzenia sankcji w przypadku naruszenia prawa oraz dyrektywa 2000/59/WE w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów wytwarzanych przez statki i pozostałości ładunku. Wynika to z faktu, że substancje zanieczyszczające zdefiniowano w dyrektywie 2005/35/WE jako substancje objęte załącznikami I i II do konwencji MARPOL. Ponadto dyrektywa 2000/59/UE nakłada na państwa członkowskie obowiązek zapewnienia dostępności portowych urządzeń do odbioru odpadów odpowiednich do potrzeb statków zwykle korzystających z portów, mając na względzie jako ostateczny cel ograniczenie zrzutów odpadów ze statków oraz pozostałości ładunku do morza, a tym samym – zwiększenie ochrony środowiska morskiego;
- rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 530/2012 w sprawie przyspieszonego wprowadzania konstrukcji podwójnokadłubowej lub równoważnego rozwiązania konstrukcyjnego w odniesieniu do zbiornikowców pojedynczokadłubowych. Wynika to z faktu, że w rozporządzeniu (UE) nr 530/2012 ustanowiono wymóg stosowania Programu Oceny Stanu Technicznego IMO, a w programie tym stosuje się ESP jako narzędzie do osiągnięcia jego celu;
- 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, oraz 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. Wynika to z faktu, że w rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2018/773 odniesiono się do kodeksu LSA w kwestii urządzeń do wodowania, a zatem ten rodzaj wyposażenia wchodzi w zakres dyrektywy 2014/90/UE;
- dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich. Wynika to z faktu, że dyrektywa 2009/45 stanowi, iż statki pasażerskie klasy A mają być w pełni zgodne z wymogami konwencji SOLAS, ze zmianami;

³ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości w sprawie C-399/12, Niemcy/Rada (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, pkt 64.

⁴ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości w sprawie C-399/12, Niemcy/Rada (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, pkt 61–64.

- dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich oraz dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych. Wynika to z faktu, że dyrektywa 2009/45/WE stanowi, iż statki pasażerskie klasy A mają być w pełni zgodne z wymogami konwencji SOLAS, ze zmianami, a także ze względu na fakt, że w dyrektywie 2014/94/UE wymaga się od państw członkowskich zapewnienia dostępności LNG w głównych portach UE dla statków morskich od końca 2025 r.

Planowane akty nie uzupełniają ani nie zmieniają ram instytucjonalnych umowy.

W związku z tym proceduralną podstawą prawną proponowanej decyzji jest art. 218 ust. 9 TFUE.

4.2. Materialna podstawa prawna

4.2.1. Zasady

Materialna podstawa prawna decyzji przyjmowanej na podstawie art. 218 ust. 9 TFUE zależy przede wszystkim od celu i treści planowanego aktu, w odniesieniu do którego zajmowane jest stanowisko w imieniu Unii. Jeżeli planowany akt ma dwojaki cel lub dwa elementy składowe, a jeden z tych celów lub elementów da się określić jako główny, zaś drugi ma jedynie pomocniczy charakter, decyzja przyjęta na mocy art. 218 ust. 9 TFUE musi mieć jedną materialną podstawę prawną, tj. podstawę, której wymaga główny lub dominujący cel lub element składowy.

4.2.2. Zastosowanie w niniejszej sprawie

Główny cel i treść planowanego aktu prawnego odnoszą się do kwestii transportu morskiego. Materialną podstawą prawną proponowanej decyzji jest zatem art. 100 ust. 2 TFUE.

4.3. Wniosek

Podstawą prawną proponowanej decyzji powinien być art. 100 ust. 2 TFUE w związku z art. 218 ust. 9 TFUE.

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, jakie należy zająć w imieniu Unii Europejskiej na forum Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego Międzynarodowej Organizacji Morskiej i Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu w związku z przyjęciem poprawek do załącznika II do Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, poprawek do Międzynarodowego kodeksu rozszerzonego programu inspekcji podczas przeglądów masowców i zbiornikowców olejowych z 2011 r., poprawek do Międzynarodowego kodeksu środków ratunkowych, poprawek do formularzy C, E i P załącznika do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu oraz poprawek 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) Konwencja o Międzynarodowej Organizacji Morskiej („IMO”) weszła w życie w dniu 17 marca 1958 r. IMO to specjalistyczna agencja Organizacji Narodów Zjednoczonych odpowiedzialna za bezpieczeństwo i ochronę żeglugi oraz zapobieganie zanieczyszczeniom mórz i powietrza powodowanym przez statki.
- (3) Na podstawie art. 38 lit. a) konwencji o IMO Komitet Ochrony Środowiska Morskiego pełni funkcje, które zostały powierzone lub mogą zostać powierzone IMO na mocy międzynarodowych konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu środowiska morskiego przez statki i jego kontroli, w szczególności w odniesieniu do przyjmowania i wprowadzania poprawek do prawideł lub innych przepisów.
- (4) Na podstawie art. 28 lit. b) konwencji o IMO Komitet Bezpieczeństwa na Morzu zapewnia środki do celów wykonywania wszelkich obowiązków powierzonych mu zgodnie z tą konwencją przez Zgromadzenie IMO lub przez Radę IMO bądź wszelkich obowiązków w zakresie wspomnianego artykułu, które mogą zostać powierzone Komitetowi Bezpieczeństwa na Morzu na podstawie jakiegokolwiek innego instrumentu międzynarodowego i zaakceptowane przez IMO.
- (5) Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki („konwencja MARPOL”) weszła w życie w dniu 2 października 1983 r.
- (6) Zgodnie z art. 16 ust. 2 lit. c) konwencji MARPOL poprawki do tej konwencji mogą być przyjmowane przez odpowiedni organ, w tym przypadku Komitet Ochrony Środowiska Morskiego.

- (7) Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu („SOLAS”) weszła w życie w dniu 25 maja 1980 r.
- (8) Zgodnie z art. VIII lit. b) ppkt (iii) konwencji SOLAS Komitet Bezpieczeństwa na Morzu IMO może przyjmować poprawki do konwencji SOLAS.
- (9) Na 74. posiedzeniu w dniach 13–17 maja 2019 r. („MEPC 74”) Komitet Ochrony Środowiska Morskiego ma przyjąć poprawki do załącznika II do konwencji MARPOL.
- (10) Na 101. posiedzeniu w dniach 5–14 czerwca 2019 r. Komitet Bezpieczeństwa na Morzu („MSC 101”) ma przyjąć poprawki do Międzynarodowego kodeksu rozszerzonego programu inspekcji podczas przeglądów masowców i zbiornikowców olejowych z 2011 r. („kodeks ESP z 2011 r.”), do Międzynarodowego kodeksu środków ratunkowych („kodeks LSA”), do wykazu wyposażenia (formularze C, E i P załącznika do konwencji SOLAS) oraz poprawki do części A i A-1 Międzynarodowego kodeksu bezpieczeństwa statków stosujących paliwo gazowe lub inne paliwa o niskiej temperaturze zapłonu („kodeks IGF”).
- (11) Należy określić stanowisko, jakie należy zająć w imieniu Unii na 74. posiedzeniu MEPC, ponieważ poprawki do załącznika II do konwencji MARPOL będą mogły w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść przepisów prawa Unii, mianowicie na dyrektywę 2005/35/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁵ i dyrektywę 2000/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁶.
- (12) Należy określić stanowisko, jakie należy zająć w imieniu Unii na 101. posiedzeniu Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu, ponieważ poprawki w kodeksie ESP z 2011 r. będą mogły w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść prawa Unii, a mianowicie na rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 530/2012⁷; ponieważ poprawki w kodeksie LSA będą mogły mieć decydujący wpływ na treść prawa Unii, tj. na rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/773⁸ i dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/90/UE⁹; ponieważ poprawki do konwencji SOLAS będą mogły w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść prawa Unii, a mianowicie na dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE¹⁰, a poprawki w kodeksie IGF będą mogły w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść prawa Unii, a mianowicie na dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE w sprawie

⁵ Dyrektywa 2005/36/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 września 2005 r. w sprawie uznawania kwalifikacji zawodowych (Dz.U. L 255 z 30.9.2005, s. 22).

⁶ 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).

⁷ 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).

⁸ 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).

⁹ 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).

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).

reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich wraz z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE¹¹.

- (13) Poprawki 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.
- (14) Poprawki do kodeksu ESP z 2011 r. powinny obejmować zmiany redakcyjne w tym kodeksie, służące określeniu wszystkich obowiązkowych wymogów i poprawieniu tabel i formularzy, oraz łączyć zmiany redakcyjne z wprowadzeniem nowych zasadniczych wymogów w celu uwzględnienia ostatnich aktualizacji serii Z10 ujednoliconych wymogów Międzynarodowego Stowarzyszenia Towarzystw Klasyfikacyjnych.
- (15) Poprawki 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.
- (16) Poprawki 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 związane z nimi elementy umożliwiające płynięcie łodzią po spokojnym morzu.
- (17) Poprawki 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 można je w stosownych przypadkach usuwać.
- (18) Poprawki 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 trakcie stosowania kodeksu.
- (19) Stanowisko Unii powinno zostać wyrażone przez działające wspólnie w interesie UE państwa członkowskie Unii, które są członkami Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego IMO i Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu IMO,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Stanowisko, jakie należy zająć w imieniu Unii na 74. posiedzeniu Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego IMO, polega na zaakceptowaniu przyjęcia poprawek do załącznika II do Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, odnoszących się do wymogów w zakresie zrzutu dotyczących wody po myciu zbiorników zawierającej unoszące się na powierzchni substancje trwałe o dużej lepkości, określonych w załączniku 13 do dokumentu IMO MEPC 73/19/add.1.

¹¹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (Dz.U. L 307 z 28.10.2014, s. 1).

Artykuł 2

Stanowisko, jakie należy zająć w imieniu Unii na 101. posiedzeniu Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu IMO, polega na zaakceptowaniu:

- a) przyjęcia poprawek do Międzynarodowego kodeksu rozszerzonego programu inspekcji podczas przeglądów masowców i zbiornikowców olejowych z 2011 r. określonych w załączniku [X] do dokumentu IMO [MSC 100/XX/Add.X];
- b) przyjęcia poprawek do ust. 6.1.1.3 kodeksu LSA określonych w załączniku [X] do dokumentu IMO [MSC 100/XX/Add.X];
- c) przyjęcia poprawek do ust. 4.4.8.1 kodeksu LSA określonych w załączniku [X] do dokumentu IMO [MSC 100/XX/Add.X];
- d) przyjęcia poprawek do pozycji 8.1 w wykazie wyposażenia (formularze C, E i P w załączniku do konwencji SOLAS), określonych w załączniku [X] do dokumentu IMO [MSC 100/XX/Add.X];
- e) przyjęcia poprawek do części A i A-1 kodeksu IGF określonych w załączniku [X] do dokumentu IMO [MSC 100/XX/Add.X].

Artykuł 3

- 1. Stanowisko, jakie należy zająć w imieniu Unii, określone w art. 1, ma zostać wyrażone przez państwa członkowskie – z których wszystkie są członkami IMO – działające wspólnie w interesie Unii.
- 2. Stanowisko, jakie należy zająć w imieniu Unii, określone w art. 2, ma zostać wyrażone przez państwa członkowskie – z których wszystkie są członkami IMO – w ramach działania podejmowanego wspólnie w interesie Unii.
- 3. Drobne zmiany stanowisk, o których mowa w art. 1 i 2, mogą zostać uzgodnione bez przyjmowania przez Radę kolejnej decyzji.

Artykuł 4

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem jej przyjęcia.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Rady
Przewodniczący*