



KOMISJA  
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 28.9.2020 r.  
COM(2020) 586 final

2020/0271 (NLE)

Wniosek

### **DECYZJA RADY**

**zmieniająca decyzję Rady (UE) 2020/721 z dnia 19 maja 2020 r. w celu uwzględnienia stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej na forum Międzynarodowej Organizacji Morskiej podczas 75. posiedzenia Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego i 102. posiedzenia Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu w odniesieniu do zatwierdzenia okólnika MSC-MEPC.5 w sprawie wzoru umowy dotyczącej upoważniania uznanych organizacji działających w imieniu administracji**

## **UZASADNIENIE**

### **1. PRZEDMIOT WNIOSKU**

Niniejszy wniosek dotyczy zmiany decyzji Rady (UE) 2020/721 z dnia 19 maja 2020 r.<sup>1</sup> odnośnie do stanowiska, jakie ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej na 102. posiedzeniu Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu (MSC 102) Międzynarodowej Organizacji Morskiej, które odbędzie się w Londynie w dniach 4–11 listopada 2020 r., oraz na 75. posiedzeniu Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego (MEPC 75) Międzynarodowej Organizacji Morskiej, które odbędzie się w Londynie w dniach 16–20 listopada 2020 r. Posiedzenia te mają związek z planowanym przyjęciem okólnika MSC-MEPC.5 w sprawie wzoru umowy dotyczącej upoważniania uznanych organizacji działających w imieniu administracji.

Kontekst wniosku

#### **1.1. Konwencja o Międzynarodowej Organizacji Morskiej**

Konwencją o Międzynarodowej Organizacji Morskiej ustanowiono Międzynarodową Organizację Morską (IMO). Celem IMO jest stworzenie forum współpracy w zakresie regulacji i praktyk dotyczących wszelkich kwestii technicznych, które mają wpływ na żeglugę w handlu międzynarodowym. Ponadto zadaniem IMO jest propagowanie powszechnego przyjmowania najwyższych możliwych standardów w kwestiach bezpieczeństwa morskiego, efektywności żeglugi oraz zapobiegania zanieczyszczeniu środowiska morskiego przez statki i jego kontroli, przy jednoczesnym wspieraniu równych warunków działania. Organizacja ta zajmuje się także sprawami administracyjnymi i prawnymi.

Konwencja weszła w życie w dniu 17 marca 1958 r.

Wszystkie państwa członkowskie są stronami tej konwencji.

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.

Wszystkie państwa członkowskie są stronami Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki („konwencja MARPOL”) z 1973 r., która weszła w życie w dniu 2 października 1983 r., oraz stronami załącznika VI, który wszedł w życie dnia 18 maja 2005 r. Unia nie jest stroną konwencji MARPOL.

#### **1.2. Międzynarodowa Organizacja Morska**

Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO) to specjalistyczna agencja Organizacji Narodów Zjednoczonych odpowiedzialna za bezpieczeństwo i ochronę żeglugi oraz za zapobieganie zanieczyszczeniu morza przez statki. Jest to ogólnosiwiatowa instytucja zajmująca się wyznaczaniem norm w zakresie bezpieczeństwa, ochrony i ekologiczności żeglugi

---

<sup>1</sup> Decyzja Rady (UE) 2020/721 z dnia 19 maja 2020 r. w sprawie stanowiska, jakie ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej w ramach Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego Międzynarodowej Organizacji Morskiej na jego 75. posiedzeniu oraz w ramach Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu Międzynarodowej Organizacji Morskiej na jego 102. Posiedzeniu, w odniesieniu do przyjęcia zmian do prawideł 2, 14 i 18 oraz uzupełnień I i VI do załącznika VI do Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, rozdziału II-1 części A-1, B, B-1, B-2–B-4 Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, części A-1 i B-1 Międzynarodowego kodeksu bezpieczeństwa dla statków używających jako paliwo gazów lub innych paliw o niskiej temperaturze zapłonu oraz rezolucji A.658(16) w sprawie stosowania i umieszczania materiałów odbłaskowych na środkach ratunkowych (Dz.U. L 171 z 2.6.2020, s. 1).

międzynarodowej. Jej główna rola polega na tworzeniu 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. Podstawą tego statusu jest porozumienie o współpracy pomiędzy Międzypaństwową Morską Organizacją Doradcą (IMCO) a Komisją Wspólnot Europejskich w sprawach będących przedmiotem wspólnego zainteresowania stron.

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 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 wszelkich innych kwestii mających 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.

W skład Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego IMO wchodzi także 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 do atmosfery, w tym emisjami zanieczyszczeń i gazów cieplarnianych. Inne kwestie, którymi zajmuje się Komitet, to gospodarka 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.

### **1.3. Planowany akt Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu IMO**

W dniach 4–11 listopada 2020 r. podczas 102. posiedzenia (MSC 102) Komitet Bezpieczeństwa na Morzu ma zatwierdzić okólnik MSC-MEPC.5, w którym zostanie określony wzór umowy, z którego rządy będą mogły korzystać w celu upoważniania uznanych organizacji działających w ich imieniu. Okólnik ma zostać zatwierdzony wspólnie przez Komitet Bezpieczeństwa na Morzu i Komitet Ochrony Środowiska Morskiego.

W 2016 r. Komitet Bezpieczeństwa na Morzu zatwierdził nowy program prac w celu dokonania przeglądu i zmiany wzoru umowy dotyczącej upoważniania uznanych organizacji działających w imieniu administracji, aby dostosować ten wzór do wymogów Kodeksu

uznanych organizacji (kodeks RO). Projekt wzoru umowy był omawiany na kilku posiedzeniach Podkomitetu IMO ds. Wdrażania Instrumentów IMO i został obecnie przedłożony komitetowi do zatwierdzenia.

#### **1.4. Proponowany akt Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego IMO**

W dniach 16–20 listopada 2020 r. podczas 75. posiedzenia (MEPC 75) Komitet Ochrony Środowiska Morskiego ma zatwierdzić ten sam okólnik MSC-MEPC.5 w sprawie ustanowienia wzoru umowy, z którego rządy będą mogły korzystać w celu upoważniania uznanych organizacji działających w ich imieniu.

## **2. STANOWISKO, JAKIE MA BYĆ ZAJĘTE W IMIENIU UNII**

### **2.1. Zatwierdzenie okólnika MSC-MEPC.5**

Podczas 97. posiedzenia Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu (MSC 97), które odbyło się w Londynie w dniach 21–25 listopada 2016 r., zatwierdzono nowe zadanie dotyczące przeprowadzenia przeglądu i zmiany wzoru umowy dotyczącej upoważniania uznanych organizacji działających w imieniu administracji (MSC.1 710–MEPC.1 307) w celu dostosowania go do wymogów kodeksu RO. Nowe zadanie zostało uwzględnione w dwuletnim programie prac Podkomitetu ds. Wdrażania Instrumentów IMO na lata 2016–2017 oraz we wstępnym porządku obrad 4. posiedzenia Podkomitetu ds. Wdrażania Instrumentów IMO (III 4), z docelowym rokiem zakończenia w 2018 r.

Podczas posiedzenia III 4, które odbyło się w Londynie w dniach 25–29 września 2017 r., postanowiono zmienić wzór umowy, wykorzystując jako podstawę dokument Międzynarodowego Stowarzyszenia Towarzystwa Klasyfikacyjnych (IACS), i utworzono grupę korespondencyjną w celu opracowania tekstu. Podczas posiedzenia III 5, które odbyło się w Londynie w dniach 24–28 września 2018 r., sfinalizowano projekt wzoru umowy i przekazano go do zatwierdzenia na 74. posiedzeniu Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego (MEPC 74) oraz na 101. posiedzeniu Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu (MSC 101).

Na posiedzeniu MEPC 74 przełożono rozpatrzenie projektu okólnika na posiedzenie MEPC 75 ze względu na ograniczenia czasowe. Na posiedzeniu MSC 101 omówiono projekt tekstu, ale ze względu na silny sprzeciw ze strony IACS dotyczący nieuwzględnienia ich zmian merytorycznych, na MSC 101 odesłano projekt ze zmianami IACS do ponownego rozpatrzenia podczas 6. posiedzenia Podkomitetu ds. Wdrażania Instrumentów IMO (III 6). Na posiedzeniu III 6, które odbyło się w Londynie w dniach 1–5 lipca 2019 r., dokonano przeglądu projektu wzoru umowy i wniosków IACS. Przyjęto ich propozycje redakcyjne, ale odrzucono propozycje merytoryczne. Następnie na posiedzeniu III 6 przekazano projekt okólnika do zatwierdzenia w trakcie MEPC 75 oraz MSC 102.

Unia powinna poprzeć zmiany wzoru umowy IMO uzgodnione podczas posiedzenia III 6. Nowy okólnik zastąpi okólniki MSC 710 i MEPC 307, zaktualizuje wzór umowy i dostosuje go do kodeksu RO (rezolucje MSC.349(92) i MEPC.237(65)). Przyczyni się to do zwiększenia precyzji, przejrzystości i odpowiedzialności zarówno administracji państwa bandery, jak i uznanych organizacji na szczeblu globalnym.

### **2.2. Odnosne przepisy i kompetencje UE**

Wzór umowy określony obecnie w okólniku MSC 710 i okólniku MEPC 307 wdrożono w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/15/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r.

w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich. Art. 5 dyrektywy 2009/15/WE stanowi:

„1. Państwa członkowskie, które podejmują decyzję, jak opisano w art. 3 ust. 2, określają stosunki robocze między ich właściwą administracją a organizacjami działającymi w ich imieniu.

2. Stosunki robocze regulowane są sformalizowaną i sporządzoną na piśmie niedyskryminacyjną umową [...] obejmującą przynajmniej: a) przepisy określone w dodatku II do rezolucji IMO A.739(18) w sprawie wytycznych do upoważniania organizacji działających w imieniu administracji, czerpiąc inspirację z załącznika, dodatków i uzupełnień do okólnika 710 IMO MSC i okólnika 307 MEPC w sprawie wzoru umowy dotyczącej upoważniania uznanych organizacji działających w imieniu administracji; [...]”.

### **Kompetencja UE**

Zastąpienie okólnika MSC 710 i okólnika MEPC 307 projektem okólnika MSC-MEPC.5 będzie miało wpływ na prawo Unii poprzez stosowanie przepisów dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/15/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich.

W związku z tym Unia ma wyłączną kompetencję na mocy art. 3 ust. 2 akapit ostatni TFUE i należy określić stanowisko Unii w sprawie aktów dotyczących przyjęcia wyżej wymienionych poprawek.

## **3. PODSTAWA PRAWNA**

### **3.1. Proceduralna podstawa prawna**

#### *3.1.1. Zasady*

W art. 218 ust. 9 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) przewidziano przyjmowanie decyzji ustalających „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 umowy<sup>2</sup>.

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”<sup>3</sup>.

#### *3.1.2. 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.

<sup>2</sup> Wyrok Trybunału Sprawiedliwości w sprawie C-399/12, Niemcy/Rada (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, pkt 64.

<sup>3</sup> Wyrok Trybunału Sprawiedliwości w sprawie C-399/12, Niemcy/Rada (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, pkt 61–64.

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 aktów prawnych Unii:

- dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/15/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich.

Wynika to z faktu, że dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/15/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich wymaga, aby administracje państw członkowskich uregulowały swoje stosunki robocze z uznanymi organizacjami w drodze sformalizowanej pisemnej i niedyskryminacyjnej umowy, która musi się opierać na wzorze umowy zawartym w okólniku MSC. 710 oraz okólniku MEPC 307.

Dlatego też nowy okólnik zastępujący okólnik MSC 710 i okólnik MEPC 307 będzie miał wpływ na prawo Unii poprzez stosowanie przepisów dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/15/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich.

Planowany akt nie uzupełnia ani nie zmienia ram instytucjonalnych Porozumienia.

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

### **3.2. Materialna podstawa prawna**

#### *3.2.1. Zasady*

Materialna podstawa prawna decyzji na podstawie art. 218 ust. 9 TFUE zależy przede wszystkim od celu i treści planowanego aktu, w którego kwestii ma zostać zajęte 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.

#### *3.2.2. Zastosowanie w niniejszej sprawie*

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

### **3.3. Wniosek**

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

Wniosek

**DECYZJA RADY**

**zmieniająca decyzję Rady (UE) 2020/721 z dnia 19 maja 2020 r. w celu uwzględnienia stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej na forum Międzynarodowej Organizacji Morskiej podczas 75. posiedzenia Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego i 102. posiedzenia Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu w odniesieniu do zatwierdzenia okólnika MSC-MEPC.5 w sprawie wzoru umowy dotyczącej upoważniania uznanych organizacji działających w imieniu administracji**

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) Konwencja o Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) weszła w życie w dniu 17 marca 1958 r.
- (3) IMO to organizacja wyspecjalizowana Organizacji Narodów Zjednoczonych odpowiedzialna za bezpieczeństwo i ochronę żeglugi oraz zapobieganie zanieczyszczeniom mórz i powietrza powodowanym przez statki. Wszystkie państwa członkowskie Unii są członkami IMO.
- (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) 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.
- (6) Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu („konwencja SOLAS”) weszła w życie w dniu 25 maja 1980 r.
- (7) Na podstawie art. VIII lit. b) pkt (iii) konwencji SOLAS Komitet Bezpieczeństwa na Morzu IMO może przyjmować poprawki do konwencji SOLAS.
- (8) Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki („konwencja MARPOL”) weszła w życie w dniu 2 października 1983 r.

- (9) 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.
- (10) Komitet Bezpieczeństwa na Morzu na swoim 102. posiedzeniu w dniach 4–11 listopada 2020 r. („MSC 102”) ma zatwierdzić wspólnie z Komitetem Ochrony Środowiska Morskiego okólnik MSC-MEPC.5 w sprawie wzoru umowy dotyczącej upoważniania uznanych organizacji działających w imieniu administracji.
- (11) Komitet Ochrony Środowiska Morskiego na swoim 75. posiedzeniu w dniach 16–20 listopada 2020 r. („MEPC 75”) ma zatwierdzić wspólnie z MSC 102 okólnik MSC-MEPC.5 w sprawie wzoru umowy dotyczącej upoważniania uznanych organizacji działających w imieniu administracji.
- (12) Należy ustalić stanowisko, jakie powinno zostać zajęte w imieniu Unii na posiedzeniu MSC 102, ponieważ zatwierdzenie okólnika MSC-MEPC.5 będzie mogło w sposób decydujący wpłynąć na treść przepisów prawa Unii, mianowicie na dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/15/WE<sup>1</sup>.
- (13) Należy ustalić stanowisko, jakie powinno zostać zajęte w imieniu Unii na posiedzeniu MEPC 75, ponieważ zatwierdzenie okólnika MSC-MEPC.5 będzie mogło w sposób decydujący wpłynąć na treść przepisów prawa Unii, mianowicie na dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/15/WE.
- (14) Zatwierdzenie okólnika MSC-MEPC.5, który zastępuje okólniki MSC 710 i MEPC 307, zaktualizuje wzór umowy i dostosuje ją do Kodeksu uznanych organizacji (kodeks RO) (rezolucje MSC.349(92) i MEPC.237(65)). Przyczyni się to do zwiększenia precyzji, przejrzystości i odpowiedzialności zarówno administracji państwa bandery, jak i uznanych organizacji na szczeblu globalnym.
- (15) Należy zmienić decyzję Rady (UE) 2020/721 z dnia 19 maja 2020 r.<sup>2</sup> w celu uwzględnienia odniesienia do zatwierdzenia okólnika MSC-MEPC.5.
- (16) Stanowisko Unii powinno zostać wyrażone przez działające wspólnie państwa członkowskie Unii, które są członkami Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego IMO i Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu IMO,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

### *Artykuł 1*

W decyzji Rady (UE) 2020/721/WE wprowadza się następujące zmiany:

---

<sup>1</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/15/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich (Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 47).

<sup>2</sup> Decyzja Rady (UE) 2020/721 z dnia 19 maja 2020 r. w sprawie stanowiska, jakie ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej w ramach Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego Międzynarodowej Organizacji Morskiej na jego 75. posiedzeniu oraz w ramach Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu Międzynarodowej Organizacji Morskiej na jego 102. Posiedzeniu, w odniesieniu do przyjęcia zmian do prawideł 2, 14 i 18 oraz uzupełnień I i VI do załącznika VI do Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, rozdziału II-1 części A-1, B, B-1, B-2–B-4 Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, części A-1 i B-1 Międzynarodowego kodeksu bezpieczeństwa dla statków używających jako paliwo gazów lub innych paliw o niskiej temperaturze zapłonu oraz rezolucji A.658(16) w sprawie stosowania i umieszczania materiałów odbłaskowych na środkach ratunkowych (Dz.U. L 171 z 2.6.2020, s. 1).



*„Artykuł 1*

Stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii w ramach Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego Międzynarodowej Organizacji Morskiej na jego 75. posiedzeniu, polega na poparciu przyjęcia zmian do prawideł 2, 14 i 18 oraz uzupełnień I i VI do załącznika VI do Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, określonych w załączniku do dokumentu IMO MEPC 75/3, oraz na zatwierdzeniu okólnika MSC-MEPC.5 określonego w załączniku 8 do dokumentu IMO III 6/15.

*Artykuł 2*

1. Stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii w ramach Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu Międzynarodowej Organizacji Morskiej jego 102. posiedzeniu, polega na poparciu przyjęcia zmian do:

a) rozdziału II-1 części A-1, B, B-1, B-2–B-4 Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, określonych w załączniku 1 do dokumentu IMO MSC 102/3;

b) części A-1 i B-1 Międzynarodowego kodeksu bezpieczeństwa dla statków używających jako paliwo gazów lub innych paliw o niskiej temperaturze zapłonu, określonych w załączniku 2 do dokumentu IMO MSC 102/3;

c) rezolucji A.658(16) w sprawie stosowania i umieszczania materiałów odblaskowych na środkach ratunkowych;

oraz zatwierdzeniu okólnika MSC-MEPC.5 w sprawie wzoru umowy dotyczącej upoważniania uznanych organizacji działających w imieniu administracji.”.

*Artykuł 2*

Niniejsza decyzja skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Rady  
Przewodniczący*