



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 1.4.2014 r.
COM(2014) 208 final

2014/0119 (NLE)

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, które ma zostać przyjęte w imieniu Unii Europejskiej na forum Międzynarodowej Organizacji Morskiej podczas 93. posiedzenia Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu w poświęconego przyjęciu poprawek do prawideł II-2/1, 2/3, 2/9.7, 2/13.4, 2/18, 2/20-1, 2/29 konwencji SOLAS , jej rozdziału III, kodeksu LSA i kodeksu dotyczącego programu rozszerzonych kontroli z 2011 r.

UZASADNIENIE

1. WPROWADZENIE

Niniejszy wniosek Komisji dotyczy przyjęcia stanowiska Unii na 93. sesji Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) w odniesieniu do siedmiu poprawek przedstawionych oddzielnie w następujących podpunktach:

1.1. Poprawki do prawideł II-2/3 i II-2/9.7 konwencji SOLAS dotyczące odporności ogniowej kanałów wentylacyjnych nowych statków

Te poprawki do rozdziału II-2 konwencji SOLAS wprowadzają nowe wymagania dotyczące systemów wentylacyjnych na statkach. Ich celem jest również wyjaśnienie wymogów dotyczących montażu klap przeciwpożarowych i dymowych oraz zdalnie sterowanych klap przeciwpożarowych. Ponadto dodano nowe definicje klapy przeciwpożarowej i klapy dymowej.

Poprawki te określono w załączniku 13 do sprawozdania z 92. posiedzenia Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu (MSC 92/26/dodatek 1). W pkt 8.6 sprawozdania z 92. posiedzenia Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu (MSC 92/26) stwierdzono, że poprawki zostaną przyjęte na 93. posiedzeniu Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu.

1.2. Poprawki do przepisu II-2/13.4 konwencji SOLAS dotyczącego dodatkowych dróg ewakuacji z pomieszczeń maszynowych dla nowych statków pasażerskich i towarowych

Rozdział II-2 konwencji SOLAS zawiera wymagania dotyczące dróg ewakuacji umożliwiających ewakuację w przypadku pożaru. Niniejsze poprawki do wymagań konwencji SOLAS mają na celu zagwarantowanie, że drabiny i klatki schodowe otwarte w pomieszczeniach maszynowych, które są częścią drogi ewakuacyjnej, niepołożone w strefie chronionej muszą być wykonane ze stali. Ponadto wprowadza się wymagania dotyczące dróg ewakuacji z warsztatów w pomieszczeniach maszynowych.

Poprawki te określono w załączniku 13 do sprawozdania z 92. posiedzenia Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu (MSC 92/26/dodatek 1). W pkt 8.17 sprawozdania z 92. posiedzenia Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu (MSC 92/26) stwierdzono, że poprawki zostaną przyjęte na 93. posiedzeniu Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu.

1.3. Poprawki do przepisu konwencji SOLAS II-2/18 dotyczącego ładowisk dla śmigłowców na statkach pasażerskich typu ro-ro w przypadku nowych statków

Rozdział II-2 konwencji SOLAS zawiera wymagania dla ładowiska dla śmigłowca. Przedmiotowe poprawki do konwencji SOLAS mają na celu wprowadzenie okólnika IMO MSC.1/Circ.1431 – Wytyczne dotyczące zatwierdzania pianowych urządzeń gaśniczych na platformie śmigłowcowej – z dnia 22 czerwca 2012 r. System pianowy musi być zatem zgodny z powyższymi wytycznymi.

Poprawki te określono w załączniku 13 do sprawozdania z 92. posiedzenia Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu (MSC 92/26/dodatek 1). W pkt 8.30 sprawozdania z 92. posiedzenia Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu (MSC 92/26) stwierdzono, że poprawki zostaną przyjęte na 93. posiedzeniu Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu.

1.4. Poprawki do rozdziału III konwencji SOLAS oraz związane z nimi wymagania dotyczące okresowego serwisowania i konserwacji łodzi ratunkowych i łodzi ratowniczych dla wszystkich statków

Rozdział III konwencji SOLAS zawiera wymogi dla urządzeń ratunkowych. Przedmiotowe poprawki do konwencji SOLAS mają na celu spowodowanie, aby wymogi dotyczące okresowego serwisowania i konserwacji łodzi ratunkowych i łodzi ratowniczych stały się obowiązkowe.

Poprawki te określono w załączniku 31 do MSC 92/26/dodatek 2. W pkt 13.16 sprawozdania z 92. posiedzenia Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu (MSC 92/26) stwierdzono, że poprawki zostaną przyjęte na 93. posiedzeniu Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu.

1.5. Poprawki do kodeksu środków ochronnych (LSA) dotyczące referencyjnych urządzeń testowych dla pasów ratunkowych wraz z odnośnymi zmienionymi zaleceniami dotyczącymi testowania środków ratunkowych i wytycznymi dotyczącymi zatwierdzania konstrukcji wykonanych referencyjnych urządzeń testowych dla dorosłych

Kodeks środków ratunkowych IMO (kodeks LSA) zawiera wymogi dotyczące środków ratunkowych. Powyższe poprawki do kodeksu LSA wprowadzają nowe wymagania dotyczące referencyjnych urządzeń testowych dla pasów ratunkowych.

Zmiany te określono w załączniku 34 do MSC 92/26/dodatek 2. W pkt 13.27.1 sprawozdania z 92. posiedzenia Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu (MSC 92/26) stwierdzono, że poprawki zostaną przyjęte na 93. posiedzeniu Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu.

1.6. Poprawki do przepisu II-1/29 konwencji SOLAS dotyczące wymagań dla prób urządzenia sterowego

Rozdział II-1 konwencji SOLAS zawiera wymagania dotyczące urządzenia sterującego i określa środki, za pomocą których można wykazać jego zgodność. Te poprawki do konwencji SOLAS zapewniają alternatywne środki wykazywania zgodności, gdy wykazanie zgodności na morzu przy maksymalnym zanurzeniu jest niewykonalne ze względów praktycznych.

Poprawki te określono w załączniku 35 do MSC 92/26/dodatek 2. W pkt 13.29 sprawozdania z 92. posiedzenia Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu (MSC 92/26) stwierdzono, że poprawki te zostaną przyjęte na 93. posiedzeniu Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu.

1.7. Poprawki do kodeksu dotyczącego programu rozszerzonych kontroli (ESP) z 2011 r., których głównym celem jest dostosowanie do praktyk instytucji klasyfikacyjnych/uznanych organizacji.

W Programie Oceny Stanu Technicznego określono ramy zintensyfikowanych inspekcji starszych statków. W rozszerzonym programie inspekcji podczas kontroli drobnicowców i tankowców, zwanym inaczej programem rozszerzonych kontroli (ESP), określono sposób przeprowadzania takich zintensyfikowanych inspekcji. Ponieważ w Programie Oceny Stanu Technicznego wykorzystuje się program poszerzonych kontroli, Program Oceny Stanu Technicznego odnosi się do programu poszerzonych kontroli jako narzędzia. Przedmiotowe poprawki do kodeksu ESP mają na celu dostosowanie ESP do obecnych praktyk.

Zmiany te określono w załączniku 36 do MSC 92/26/dodatek 2. W pkt 13.33 sprawozdania z 92. posiedzenia Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu (MSC 92/26) stwierdzono, że poprawki te zostaną przyjęte na 93. posiedzeniu Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu.

2. PRZYJĘCIE POPRAWEK ZAPROPONOWANYCH PRZEZ IMO

2.1. Przyjęcie poprawek do prawideł II-2/1, 2/3, 2/9.7, 2/13.4, 2/18, 2/20-1, 2/29 konwencji SOLAS, jej rozdziału III, kodeksu LSA i kodeksu dotyczącego programu rozszerzonych kontroli z 2011 r.

Poprawki te zatwierdzono podczas 92. posiedzenia Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu, które odbyło się w dniach 12–21 czerwca 2013 r., i zostaną one przedłożone do przyjęcia na 93. posiedzeniu tego komitetu, które odbędzie się w dniach 14–23 maja 2014 r.

2.2. Przyjęcie i wejście w życie

Po zatwierdzeniu i przyjęciu przez wspomniany komitet poprawki zostaną w razie potrzeby przedłożone odpowiednim umawiającym się stronom, aby mogły one wyrazić swoją zgodę na związanie się wspomnianymi poprawkami.

3. WŁAŚCIWE PRAWODAWSTWO I KOMPETENCJE UE

3.1. Poprawki do prawideł II-2/3 i II-2/9.7 konwencji SOLAS dotyczące odporności ogniowej kanałów wentylacyjnych nowych statków

Unia już wprowadziła te poprawki za pomocą rozdziału II-2, dotyczącego wymogów w zakresie ochrony przeciwpożarowej oraz wykrywania i gaszenia pożarów, załącznika 1 do dyrektywy 2009/45/WE¹ w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich. Punkt 12 części A wzmiankowanego rozdziału przewiduje szczegółowe wymogi dotyczące kanałów wentylacyjnych, które pochodzą z tych samych przepisów konwencji SOLAS, które są obecnie przedmiotem poprawek. Ponadto pkt 9 części B rozdziału II-2 wyżej wspomnianego załącznika ustanawia kompleksowe i szczegółowe wymogi dotyczące materiałów konstrukcyjnych, które mają być stosowane w kanałach wentylacyjnych w różnych częściach statku pasażerskiego w zależności od jego klasy. Te poprawki do rozdziału II-2 konwencji SOLAS, część C, prawidło 9 zastępują pkt 7 dotyczący systemów wentylacyjnych, obejmując zarówno definicję, jak i badania przejść kanałów, w tym specjalne ustalenia dla statków pasażerskich przewożących więcej niż 36. pasażerów.

W rezultacie wymogi przewidziane w dyrektywie 2009/45/WE dotyczące kanałów wentylacyjnych będą musiały zostać zrewidowane w przypadku przyjęcia powyższych poprawek. Dotyczy to na przykład przepisów dotyczących przejść kanałów w pkt 12 części A rozdziału II-2 załącznika 1 do wspomnianej dyrektywy, i systemów wentylacyjnych dla statków przewożących więcej niż 36 pasażerów w pkt 9 części B.

W związku z tym poprawki do konwencji SOLAS, które mają zostać przyjęte, mogą mieć wpływ na wymogi przewidziane w dyrektywie 2009/45/WE dotyczące kanałów wentylacyjnych.

¹ Dz.U. L 163 z 25.6.2009, s. 1.

3.2. Poprawki do prawidła II-2/13.4 konwencji SOLAS dotyczącego dodatkowych dróg ewakuacji z pomieszczeń maszynowych dla nowych statków pasażerskich i towarowych

Unia już wprowadziła te poprawki w szczególności za pomocą pkt 6 części B (zabezpieczenia przeciwpożarowe) rozdziału II-2 dotyczącego wymogów w zakresie dróg ewakuacji z pomieszczeń maszynowych załącznika I do dyrektywy 2009/45/WE, na podstawie tych samych postanowień konwencji SOLAS, które mają zostać zmienione.

W związku z tym przewidziane w dyrektywie 2009/45/WE wymogi dotyczące dróg ewakuacji będą musiały zostać zrewidowane w przypadku przyjęcia wspomnianych poprawek, z uwzględnieniem szczególnych postanowień mających zastosowanie do pokładu grodziowego, a także dotyczących ewakuacji z central manewrowo-kontrolnych.

W związku z tym poprawki do konwencji SOLAS, które mają zostać przyjęte, mogą mieć wpływ na wymogi przewidziane w dyrektywie 2009/45/WE dotyczące dróg ewakuacji z pomieszczeń maszynowych dla nowych statków pasażerskich.

3.3. Poprawki do prawidła konwencji SOLAS II-2/18 dotyczącego lądowisk dla śmigłowców na statkach pasażerskich typu ro-ro w przypadku nowych statków

Unia już wprowadziła te poprawki za pomocą rozdziału II-2 załącznika I do dyrektywy 2009/45/WE dotyczącego wymogów w zakresie lądowisk dla śmigłowców. W szczególności pkt 18 części B wspomnianego rozdziału stanowi, że: „statki posiadające lądowiska dla helikopterów powinny spełniać wymagania prawidła 18 części G rozdziału II-2 konwencji SOLAS w wersji zmienionej dnia 1 stycznia 2003 r.”. Wymagania te mają obecnie zostać zmienione.

W rezultacie wymogi przewidziane w dyrektywie 2009/45/WE dotyczące lądowisk dla śmigłowców na statkach pasażerskich typu ro-ro w przypadku nowych statków będą musiały zostać zrewidowane w przypadku przyjęcia powyższych poprawek.

W związku z tym poprawki do konwencji SOLAS, które mają zostać przyjęte, mogą mieć wpływ na wymogi przewidziane w dyrektywie 2009/45/WE odnośnie do lądowisk dla śmigłowców na skutek przyjęcia jakichkolwiek zmian takich reguł.

3.4. Poprawki do rozdziału III konwencji SOLAS oraz związane z nimi wymagania dotyczące okresowego serwisowania i konserwacji łodzi ratunkowych i łodzi ratowniczych dla wszystkich statków

Unia już wprowadziła te poprawki za pomocą pkt 12 rozdziału III załącznika 1 do dyrektywy 2009/45/WE dotyczącego wymogów w zakresie gotowości eksploatacyjnej, konserwacji i przeglądów urządzeń ratunkowych. Punkt 12.2 stanowi, że: „Konserwacja i kontrole środków ratunkowych powinny być przeprowadzane zgodnie z wymaganiami prawidła III/20 konwencji SOLAS”. Tym samym w dyrektywie nakłada się wymóg zgodności z odpowiednimi postanowieniami konwencji SOLAS, które mają obecnie zostać zmienione, a każda zmiana będzie miała bezpośredni wpływ na prawodawstwo UE.

W związku z tym proponowane poprawki do konwencji SOLAS będą miały wpływ na wymogi przewidziane w dyrektywie 2009/45/WE odnośnie do gotowości eksploatacyjnej, konserwacji i przeglądów urządzeń ratunkowych.

3.5. Poprawki do Międzynarodowego kodeksu środków ochronnych (kodeksu LSA) dotyczące referencyjnych urządzeń testowych dla pasów ratunkowych wraz z

odnośnymi zmienionymi zaleceniami dotyczącymi testowania środków ratunkowych i wytycznymi dotyczącymi zatwierdzenia konstrukcji wykonanych referencyjnych urządzeń testowych dla dorosłych

Unia już wprowadziła te poprawki za pomocą rozdziału III, dotyczącego wymogów w zakresie osobistych urządzeń ratunkowych, załącznika 1 do dyrektywy 2009/45/WE w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich. W szczególności pkt 2.2 tego rozdziału wskazuje na to, że wszystkie takie urządzenia „odpowiadają (...) wymaganiom kodeksu LSA”.

Ponadto art. 5 ust. 1 dyrektywy 96/98/WE² w sprawie wyposażenia statków stanowi, że: „Wyposażenie, wyszczególnione w załączniku A.1, umieszczone na statku wspólnotowym (...) odpowiada stosownym wymaganiom wymienionych w tym załączniku dokumentów międzynarodowych”. W pkt A.1.1.4 w tabeli w załączniku A.1, obowiązującą normą dla pasów ratunkowych jest rezolucja IMO MSC 48(66) (kodeks LSA) oraz stosowane normy dotyczące badań przewidziane w rezolucji IMO A.689(17) z późniejszymi zmianami.

Tym samym w obu dyrektywach nakłada się wymóg zgodności z postanowieniami konwencji SOLAS, które mają obecnie zostać zmienione, a każda zmiana takich zasada będzie miała bezpośredni wpływ na ustawodawstwo UE.

W związku z tym proponowane poprawki do kodeksu LSA będą miały wpływ na wymogi ustanowione w dyrektywie 2009/45/WE i dyrektywie 96/98/WE.

3.6. Poprawki do prawidła II-1/29 konwencji SOLAS dotyczące wymagań dla prób urządzenia sterowego

Unia już wprowadziła wymogi dotyczące prób urządzenia sterowego za pomocą pkt 6 i 7 rozdziału II-1 części C załącznika I do dyrektywy 2009/45/WE, pochodzą one z analogicznych postanowień konwencji SOLAS i stanowią ich powielenie; postanowienia te mają obecnie zostać zmienione.

W rezultacie wymogi przewidziane w dyrektywie 2009/45/WE dotyczące głównego urządzenia sterowego i rezerwowego urządzenia sterowego będą musiały zostać zrewidowane w przypadku przyjęcia wspomnianych poprawek, z uwzględnieniem nowych postanowień konwencji SOLAS.

W związku z tym poprawki do konwencji SOLAS, które mają zostać przyjęte, mogą mieć wpływ na wymogi przewidziane w dyrektywie 2009/45/WE.

3.7. Poprawki do kodeksu dotyczącego programu rozszerzonych kontroli (ESP), których głównym celem jest dostosowanie do praktyk instytucji klasyfikacyjnych/uznanych organizacji.

Rozporządzenie (UE) nr 530/2012³ w sprawie przyspieszonego wprowadzania konstrukcji podwójnokadłubowej lub równoważnego rozwiązania konstrukcyjnego w odniesieniu do zbiornikowców pojedynczokadłubowych ma na celu przyjęcie przyspieszonego programu wprowadzenia dla zbiornikowców pojedynczokadłubowych konstrukcji podwójnokadłubowej lub równoważnego rozwiązania konstrukcyjnego wymaganych na podstawie konwencji MARPOL 73/78, zdefiniowanej w art. 3 tego rozporządzenia, oraz ustanowienie zakazu transportu do lub z portów państw członkowskich olejów ciężkich w zbiornikowcach pojedynczokadłubowych.

² Dz.U. L 46 z 17.2.97, s. 25.

³ Dz.U. L 172 z 30.6.2012, s. 3.

W przedmiotowym rozporządzeniu zostaje wprowadzony obowiązek stosowania Programu Oceny Stanu Technicznego IMO wobec zbiornikowców pojedynczokadłubowych mających ponad 15 lat. W art. 5 wymaga się, aby zbiornikowce tego rodzaju spełniały wymagania Programu Oceny Stanu Technicznego, który w art. 6 określono 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 poszerzonym programie inspekcji podczas kontroli drobnicowców i tankowców, zwanym inaczej programem rozszerzonych kontroli (ESP), określono sposób przeprowadzania takiej zintensyfikowanej oceny. Jako że w Programie Oceny Stanu Technicznego stosuje się do osiągnięcia jego celu ESP, kontrole ESP są bezpośrednio i automatycznie stosowane na mocy rozporządzenia (UE) nr 530/2012.

W związku z tym poprawki do konwencji SOLAS, które mają zostać przyjęte na 93. posiedzeniu Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu, będą miały wpływ na prawodawstwo UE, w wyniku stosowania rozporządzenia (UE) nr 530/2012.

3.8. Podsumowanie

W związku ze wspomnianym prawodawstwem UE Komisja uznaje, że przyjęcie siedmiu powyższych poprawek, które mają zostać przyjęte na 93. posiedzeniu Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu wchodzi w zakres wyłącznej kompetencji UE, którą Unia nabyła na mocy art. 3 ust. 2 TFUE, w zakresie zawierania umów międzynarodowych, które mogą wpływać na wspólne zasady lub zmieniać ich zakres.

Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem, mimo że Unia nie jest członkiem IMO, państwa członkowskie nie są uprawnione do przyjmowania zobowiązań, które mogą wpłynąć na przepisy UE ogłaszane w celu osiągnięcia celów określonych w Traktatach, chyba że zostaną one upoważnione do tego decyzją Rady na wniosek Komisji.

4. WNIOSEK

Komisja występuje zatem z wnioskiem dotyczącym decyzji Rady w sprawie stanowiska, które ma zostać przyjęte w imieniu Unii Europejskiej w odniesieniu do poprawek wymienionych w pkt. 1.1–1.7 powyżej, które mają zostać przyjęte odpowiednio na 93. posiedzeniu Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu.

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, które ma zostać przyjęte w imieniu Unii Europejskiej na forum Międzynarodowej Organizacji Morskiej podczas 93. posiedzenia Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu w poświęconego przyjęciu poprawek do prawideł II-2/1, 2/3, 2/9.7, 2/13.4, 2/18, 2/20-1, 2/29 konwencji SOLAS , jej rozdziału III, kodeksu LSA i kodeksu dotyczącego programu rozszerzonych kontroli z 2011 r.

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Działanie Unii Europejskiej w sektorze transportu morskiego powinno mieć na celu poprawę bezpieczeństwa morskiego.
- (2) Komitet Bezpieczeństwa na Morzu IMO (MSC) na swoim 92. posiedzeniu zatwierdził poprawki do prawideł II-2/1, 2/3, 2/9.7, 2/13.4, 2/18, 2/20-1, 2/29 konwencji SOLAS , rozdziału III, kodeksu LSA i kodeksu dotyczącego programu rozszerzonych kontroli z 2011 r. Oczekuje się, że poprawki te zostaną przyjęte na 93. posiedzeniu Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu IMO, które odbędzie się w maju 2014 r.
- (3) Poprawki do prawideł II-2/3 i II-2/9.7 konwencji SOLAS dotyczące odporności ogniowej kanałów wentylacyjnych w przypadku nowych statków spowodują wprowadzenie nowych wymagań dotyczących systemów wentylacyjnych na statkach, w tym na statkach pasażerskich przewożących więcej niż 36 pasażerów. Przepisy pkt 12 części A i pkt 9 części B rozdziału II-2 załącznika 1 do dyrektywy 2009/45/WE⁴ w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich, dotyczące przejść kanałów wentylacyjnych i systemów wentylacyjnych na statkach przewożących więcej niż 36 pasażerów obejmują te zagadnienia i pochodzą z postanowień konwencji SOLAS, które mają obecnie zostać zmienione.
- (4) Poprawki do prawidła II-2/13.4 konwencji SOLAS wprowadzają dodatkowe drogi ewakuacji z pomieszczeń maszynowych dla nowych statków pasażerskich i towarowych. Przepisy pkt 6 części B rozdziału II-2 załącznika 1 do dyrektywy 2009/45/WE (drogi ewakuacji) obejmują te zagadnienia i pochodzą z postanowień Konwencji SOLAS, które mają obecnie zostać zmienione.
- (5) Poprawki do prawidła konwencji SOLAS II-2/18 dotyczącego lądowisk dla śmigłowców na statkach pasażerskich typu ro-ro w przypadku nowych statków będą obejmować wymóg, aby pianowe urządzenia gaśnicze były zgodne z okólnikiem IMO MSC.1/Circ.1431 z dnia 22 czerwca 2012 r. w sprawie wytycznych dotyczących pianowych urządzeń gaśniczych na platformie śmigłowcowej. Punkt 18 części B

⁴ Dz.U. L 163 z 25.6.2009, s. 1.

rozdział II-2 załącznika 1 do dyrektywy 2009/45/WE stanowi, że statki wyposażone w lądowisko dla śmigłowców powinny spełniać wymagania prawidła SOLAS w wersji zmienionej dnia 1 stycznia 2003 r., które mają obecnie zostać zmienione.

- (6) Poprawki do rozdziału III konwencji SOLAS, prawidła 20 oraz powiązanych wymagań dotyczących okresowego serwisowania i konserwacji łodzi ratunkowych i łodzi ratowniczych dla wszystkich statków mają na celu spowodowanie, aby te wymagania były obowiązkowe. Rozdział III załącznika 1 do dyrektywy 2009/45/WE stanowi, że konserwacja i przegląd środków ratunkowych powinny być przeprowadzane zgodnie z wymaganiami prawidła III/20 konwencji SOLAS, które mają obecnie zostać zmienione.
- (7) Poprawki do kodeksu środków ochronnych (LSA) dotyczące referencyjnych urządzeń testowych dla pasów ratunkowych wprowadzą nowe wymagania dla referencyjnych urządzeń testowych. Punkt 2.2 rozdziału III dyrektywy 2009/45/WE wskazuje, że wszystkie takie osobiste urządzenia ratunkowe powinny być zgodne z kodeksem LSA. Ponadto art. 5 ust. 1 dyrektywy 96/98/WE⁵ w sprawie wyposażenia statków stanowi, że wyposażenie, wyszczególnione w załączniku A.1 do tej dyrektywy, umieszczone na statku wspólnotowym odpowiada stosownym wymaganiom wymienionych w tym załączniku dokumentów międzynarodowych. W pkt A.1.1.4 w tabeli w załączniku A.1, obowiązującą normą dla pasów ratunkowych jest rezolucja IMO MSC 48(66) – kodeks LSA, który ma obecnie zostać zmieniona.
- (8) Poprawki do prawidła konwencji SOLAS II-1/29 dotyczące wymagań dla prób urządzenia sterowego wprowadzą dodatkowe wymagania w celu wykazania zgodności podczas prób na morzu. Punkty 6 i 7 części C rozdziału II-1 załącznika 1 do dyrektywy 2009/45/WE pochodzą z analogicznych postanowień konwencji SOLAS (rozdział II-1 część C prawidło 29) dotyczących wymogów wobec głównego urządzenia sterowego i rezerwowego urządzenia sterowego i stanowią ich odwzorowanie, a obecnie mają zostać zmienione.
- (9) Poprawki do kodeksu dotyczącego programu rozszerzonych kontroli (ESP) z 2011 r. dostosowują go do praktyk instytucji klasyfikacyjnych. Artykuły 5 i 6 rozporządzenia (UE) nr 530/2012⁶ w sprawie przyspieszonego wprowadzania konstrukcji podwójnokadłubowej lub równoważnego rozwiązania konstrukcyjnego w odniesieniu do zbiornikowców pojedynczokadłubowych wprowadzają obowiązek spełniania warunków Programu Oceny Stanu Technicznego IMO dla tankowców pojedynczokadłubowych mających więcej niż 15 lat. W poszerzonym programie inspekcji podczas kontroli drobnicowców i tankowców, zwanym inaczej rozszerzonym programem kontroli (ESP), określono sposób przeprowadzania takiej zintensyfikowanej oceny. Jako że w Programie Oceny Stanu Technicznego stosuje się do osiągnięcia jego celu ESP, kontrole ESP będą automatycznie stosowane na mocy rozporządzenia (UE) nr 530/2012.
- (10) Unia nie jest ani członkiem IMO, ani umawiającą się stroną odnośnych konwencji i kodeksów. W związku z tym konieczne jest, aby Rada uprawniła państwa członkowskie do przekazywania stanowiska Unii i wyrażenia przez nie zgody na związanie się tymi poprawkami,

⁵ Dz.U. L 46 z 17.2.97, s. 25.

⁶ Dz.U. L 172 z 30.6.2012, s. 3.

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

1. Stanowisko Unii na 93. posiedzenie Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu IMO zakłada wyrażenie zgody na przyjęcie poprawek do prawideł II-2/3, 2/9.7, 2/13.4 i 2/18 konwencji SOLAS, jak określono w załączniku 13 do dokumentu IMO MSC 92/26.Add.1, oraz do przyjęcia poprawek do prawideł II-2/20-1, 2/29 konwencji SOLAS, jej rozdziału III i kodeksu LSA oraz kodeksu dotyczącego rozszerzonego programu kontroli z 2011 ustanowionego odpowiednio w załącznikach 31, 34, 35 i 36 do dokumentu IMO MSC 92/26/dodatek 2.
2. Stanowisko Unii określone w ust. 1 jest wyrażane przez państwa członkowskie będące członkami IMO, działające wspólnie w interesie Unii.
3. Formalne i drobne zmiany w stanowisku mogą zostać uzgodnione bez konieczności wprowadzania zmian do tego stanowiska.

Artykuł 2

Niniejszym upoważnia się państwa członkowskie do wyrażenia zgody na związanie się, w interesie Unii, poprawkami, o których mowa w art. 1 ust. 2.

Artykuł 3

Niniejsza decyzja jest skierowana do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Rady
Przewodniczący*