



KOMISJA  
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 27.10.2023 r.  
COM(2023) 663 final

2023/0380 (NLE)

Wniosek

### **DECYZJA RADY**

**w sprawie stanowiska, jakie ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej na 33. sesji Zgromadzenia Międzynarodowej Organizacji Morskiej w odniesieniu do przyjęcia zmian wytycznych w ramach zharmonizowanego systemu przeglądów i certyfikacji, wytycznych dotyczących wdrażania przez administracje międzynarodowego kodeksu zarządzania bezpieczeństwem (kodeksu ISM), niewyczerpującego wykazu obowiązków w ramach instrumentów związanych z Kodeksem Implementacji Instrumentów IMO oraz Wytycznych w zakresie miejsc schronienia dla statków potrzebujących pomocy, a także przyjęcia projektu rezolucji Zgromadzenia w sprawie propagowania działań mających na celu zapobieganie nielegalnym operacjom „żeglugi z wyłączonym systemem AIS” w sektorze morskim**

## UZASADNIENIE

### **1. PRZEDMIOT WNIOSKU**

Niniejszy wniosek dotyczy decyzji w sprawie stanowiska, jakie ma być zajęte w imieniu Unii na 33. sesji Zgromadzenia Międzynarodowej Organizacji Morskiej („sesja A 33”), która odbędzie się w dniach 27 listopada – 6 grudnia 2023 r.

Na 33. sesji Zgromadzenia przewiduje się:

- 1) przyjęcie zmian wytycznych dotyczących przeglądów w ramach zharmonizowanego systemu przeglądów i certyfikacji (HSSC) z 2021 r. i uchylenie rezolucji Zgromadzenia A.1156(32);
- 2) przyjęcie zmian wytycznych dotyczących wdrażania przez administracje międzynarodowego kodeksu zarządzania bezpieczeństwem (kodeksu ISM);
- 3) przyjęcie zmian niewyczerpującego wykazu obowiązków w ramach instrumentów związanych z Kodeksem Implementacji Instrumentów IMO (kodeksem III);
- 4) przyjęcie zmian Wytycznych w zakresie miejsc schronienia dla statków potrzebujących pomocy (rezolucja A.949(23)) oraz
- 5) przyjęcie projektu rezolucji Zgromadzenia w sprawie propagowania działań mających na celu zapobieganie nielegalnym operacjom „żeglugi z wyłączonym systemem AIS” (ang. „dark shipping”) w sektorze morskim.

### **2. KONTEKST WNIOSKU**

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

Konwencją o Międzynarodowej Organizacji Morskiej ustanowiono Międzynarodową Organizację Morską (IMO). Celem IMO jest stworzenie forum współpracy w dziedzinie 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. Unia nie jest stroną tej konwencji.

#### **2.2. 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 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. Stosunki UE z IMO opierają się w szczególności na porozumieniu o współpracy pomiędzy Międzypaństwową Morską Organizacją Doradcą (IMCO) a Komisją Wspólnot

Europejskich w sprawach będących przedmiotem wspólnego zainteresowania stron, zawartym w 1974 r.

Zgromadzenie IMO jest organem zarządzającym tej organizacji. W jego skład wchodzi wszystkie państwa członkowskie IMO, które zbierają się co dwa lata i mogą zalecać członkom przyjęcie prawideł i wytycznych lub zmiany takich prawideł i wytycznych uzgodnione w ramach wszystkich z pięciu głównych komitetów IMO. Wśród tych pięciu komitetów znajdują się Komitet Bezpieczeństwa na Morzu (MSC) oraz Komitet Ochrony Środowiska Morskiego (MEPC).

### **2.3. Planowany akt Zgromadzenia IMO**

W dniach 27 listopada – 6 grudnia 2023 r., podczas swojej 33. sesji Zgromadzenie ma przyjąć zmiany: wytycznych w ramach zharmonizowanego systemu przeglądów i certyfikacji (HSSC), wytycznych dotyczących wdrażania przez administracje kodeksu ISM, niewyczerpującego wykazu obowiązków w ramach instrumentów związanych z kodeksem III oraz Wytycznych w zakresie miejsc schronienia dla statków potrzebujących pomocy, a także ma przyjąć projekt rezolucji Zgromadzenia w sprawie propagowania działań mających na celu zapobieganie nielegalnym operacjom „żegluga z wyłączonym systemem AIS” w sektorze morskim.

Celem planowanych zmian wytycznych w ramach zharmonizowanego systemu przeglądów i certyfikacji jest ich aktualizacja w celu uwzględnienia wymogów wynikających ze zmian odpowiednich obowiązkowych instrumentów, które mają wejść w życie do 31 grudnia 2023 r. włącznie, w tym zmiana mająca na celu opracowanie wytycznych w sprawie ocen i stosowania zdalnych przeglądów.

Celem planowanych zmian wytycznych dotyczących wdrażania przez administracje kodeksu ISM jest zapewnienie wytycznych dotyczących zdalnych przeglądów i audytu zdalnego.

Celem planowanych zmian niewyczerpującego wykazu obowiązków w ramach instrumentów związanych z kodeksem III jest aktualizacja wykazu z 2021 r. w następstwie dodatkowych przepisów ustawodawczych przyjętych zarówno przez MSC, jak i MEPC.

Celem planowanych zmian Wytycznych w zakresie miejsc schronienia dla statków potrzebujących pomocy jest zapewnienie, aby rezolucja IMO pozostała aktualna i nieprzerwanie służyła jako skuteczny instrument zapewniający jasne ramy w odniesieniu do globalnego spójnego i zharmonizowanego postępowania ze statkami poszukującymi miejsc schronienia.

Celem planowanej rezolucji Zgromadzenia w sprawie propagowania działań mających na celu zapobieganie nielegalnym operacjom „żegluga z wyłączonym systemem AIS” w sektorze morskim jest zachęcenie i wzywanie państw bandery, państw portu i państw nadbrzeżnych do wprowadzenia środków zapobiegających takim działaniom jak przeładunek „burta w burtę” na morzu.

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

### **3.1. Zmiany wytycznych w ramach zharmonizowanego systemu przeglądów i certyfikacji z 2021 r. oraz uchylene rezolucji A.1156(32)**

Podkomitet ds. Wdrażania Konwencji, poprzednik Podkomitetu ds. Wdrażania Instrumentów IMO (III), zgodził się na wprowadzanie zmian do wytycznych dotyczących przeglądów w ramach zharmonizowanego systemu przeglądów i certyfikacji w sposób ciągły. Wytyczne w sprawie przeglądów są zatem aktualizowane na każdej sesji Zgromadzenia IMO.

Najnowsza wersja wytycznych dotyczących przeglądów zawarta jest w rezolucji A.1156(32) i została przyjęta na 32. sesji Zgromadzenia w 2021 r.

Podkomitet III podczas swojej 7. sesji ponownie powołał grupę korespondencyjną ds. rewizji wytycznych dotyczących przeglądów w ramach zharmonizowanego systemu przeglądów i certyfikacji oraz ustanowił niewyczerpujący wykaz obowiązków w ramach instrumentów związanych z Kodeksem Implementacji Instrumentów IMO (kodeks III), koordynowany przez Chiny. Uczyniono to w ten sam sposób podczas poprzednich sesji podkomitetu III.

Grupie korespondencyjnej powierzono między innymi zadanie kontynuowania prac nad projektem zmian wytycznych dotyczących przeglądów, wynikających ze zmian odpowiednich obowiązkowych instrumentów, które mają wejść w życie do 31 grudnia 2023 r. włącznie, z uwzględnieniem wyników sesji MSC 103, MEPC 76 oraz przyszłych sesji MSC i MEPC, w stosownych przypadkach, w celu przedłożenia sfinalizowanego projektu zmian w formie skonsolidowanej do przyjęcia na sesji A 33.

Podczas swojej 8. sesji podkomitet III zauważył, że z uwagi na ograniczenia czasowe grupa robocza nie była w stanie dokonać rewizji projektu zmian wytycznych dotyczących przeglądów w ramach zharmonizowanego systemu przeglądów i certyfikacji (HSSC) z 2021 r. (rezolucja A.1156(32)), i przełożył tę kwestię na 9. sesję.

Podkomitet uzgodnił, że należy kontynuować prace nad projektem zmian wytycznych dotyczących przeglądów w celu uwzględnienia wymogów wynikających ze zmian odpowiednich instrumentów IMO, które mają wejść w życie do 31 grudnia 2023 r. włącznie, tak aby przedłożyć projekt zmian podczas 9. sesji podkomitetu III w celu jego sfinalizowania przed ewentualnym bezpośrednim przedłożeniem ich w formie skonsolidowanej do przyjęcia na sesji A 33, z zastrzeżeniem zatwierdzenia przez komitety.

Podkomitet zgodził się również na ponowne powołanie grupy korespondencyjnej ds. wytycznych dotyczących przeglądów w ramach zharmonizowanego systemu przeglądów i certyfikacji, niewyczerpującego wykazu obowiązków oraz wytycznych dotyczących zdalnych przeglądów, audytów i weryfikacji.

Podczas swojej 9. sesji podkomitet III zaakceptował projekt zmian wytycznych dotyczących przeglądów w ramach zharmonizowanego systemu przeglądów i certyfikacji (rezolucja A.1156 (32)), który ma zostać przyjęty podczas 33. sesji Zgromadzenia.

Stanowisko Unii zakładało poparcie proponowanych zmian, ale i przekazanie ich grupie roboczej w celu rewizji i ostatecznego sfinalizowania podczas sesji.

Proponowane zmiany wynikają ze zmian odpowiednich obowiązkowych instrumentów, które mają wejść w życie do 31 grudnia 2023 r. włącznie, w tym przepisów dotyczących zdalnego przeglądu. Aktualizacja, która ma zostać przyjęta, odnosi się do zdalnych przeglądów i audytów oraz jest ograniczona jedynie do nadzwyczajnych okoliczności, do czasu opracowania przez IMO szczegółowych wytycznych.

Unia powinna zatem poprzeć te zmiany, ponieważ zapewnią one uwzględnienie w wytycznych w ramach zharmonizowanego systemu przeglądów i certyfikacji rozwoju sytuacji i pozwolą zachować ich aktualność.

### **3.2. Zmiany wytycznych dotyczących wdrażania przez administracje kodeksu ISM**

Podczas MSC 104 poczyniono nowe ustalenia w zakresie regulacji zdalnego przeglądu i audytu oraz w sprawie opracowania wytycznych dotyczących zdalnych inspekcji i weryfikacji w dziedzinie bezpieczeństwa morskiego. Komitet zgodził się na włączenie do dwuletniego porządku obrad podkomitetu III na lata 2022–2023 oraz do wstępnego porządku obrad na 8. sesję podkomitetu III nowego zadania dotyczącego opracowania wytycznych

w sprawie ocen i stosowania zdalnych przeglądów, audytów kodeksu ISM oraz weryfikacji Międzynarodowego kodeksu dla ochrony statków i obiektów portowych (kodeksu ISPS), z terminem ostatecznego zakończenia na 2024 r. To samo uzgodniono podczas MEPC 77.

Na 8. sesji podkomitet III uzgodnił, że ramy tego zadania powinny składać się z następujących trzech części lub podzadań:

1. zmiany wytycznych dotyczących przeglądów w ramach zharmonizowanego systemu przeglądów i certyfikacji (część 1);
2. zmiany zrewidowanych wytycznych dotyczących wdrażania przez administracje międzynarodowego kodeksu zarządzania bezpieczeństwem (kodeksu ISM) (część 2) oraz
3. opracowanie wytycznych w sprawie ocen i stosowania zdalnych przeglądów, audytów kodeksu ISM i weryfikacji kodeksu ISPS (część 3).

Podkomitet uzgodnił także, że zmiany wytycznych dotyczących przeglądów w ramach zharmonizowanego systemu przeglądów i certyfikacji (część 1) i zmiany zrewidowanych wytycznych dotyczących wdrażania przez administracje międzynarodowego kodeksu zarządzania bezpieczeństwem (kodeksu ISM) (część 2) zostaną przyjęte do sesji A 33 w 2023 r.

Podkomitet zlecił grupie korespondencyjnej ds. wytycznych dotyczących przeglądów w ramach zharmonizowanego systemu przeglądów i certyfikacji, niewyczerpującego wykazu obowiązków oraz wytycznych dotyczących zdalnych przeglądów, audytów i weryfikacji między innymi dalsze opracowywanie i sfinalizowanie zmian zrewidowanych wytycznych dotyczących wdrażania przez administracje kodeksu ISM (rezolucja A.1118(30)).

Podczas MSC 106 i MEPC 79 upoważniono podkomitet III na 9. sesji do przedstawienia wyników jego prac związanych z projektem wytycznych dotyczących przeglądów w ramach zharmonizowanego systemu przeglądów i certyfikacji z 2023 r., w tym przepisów dotyczących zdalnych przeglądów, i zrewidowanych wytycznych dotyczących wdrażania przez administracje kodeksu ISM, w tym przepisów dotyczących zdalnych audytów kodeksu ISM, które mają zostać przyjęte jako rezolucje Zgromadzenia na sesji A 33.

Podczas swojej 9. sesji podkomitet III uzgodnił zmiany zrewidowanych wytycznych dotyczących wdrażania przez administracje kodeksu ISM (rezolucja A.1118(30)) w celu przełożenia ich do przyjęcia na sesji A 33.

Stanowisko Unii zakładało poparcie dla zrewidowanych wytycznych dotyczących wdrażania przez administracje kodeksu ISM i zalecenie, aby zostały one poddane rewizji przez grupę roboczą w celu ich finalizacji, z uwzględnieniem również dodatkowych propozycji zmian.

Stanowisko Unii powinno zakładać poparcie tych zmian, ponieważ służą one jako punkt wyjścia dla ram opracowania wytycznych dotyczących zdalnych przeglądów, audytów kodeksu ISM i weryfikacji kodeksu ISPS oraz ich dalszego opracowywania i sfinalizowania na kolejnym etapie.

### **3.3. Zmiany niewyczerpującego wykazu obowiązków w ramach instrumentów związanych z kodeksem III**

Jako wytyczne dotyczące wdrażania i egzekwowania instrumentów IMO, w szczególności w odniesieniu do identyfikacji obszarów podlegających audytowi, istotnych dla systemu audytu państw członkowskich IMO, IMO opracowuje niewyczerpujący wykaz obowiązków w ramach instrumentów związanych z Kodeksem Implementacji Instrumentów IMO (kodeksem III). Ostatni przegląd tego wykazu został przedstawiony w 2021 r. jako załącznik

do rezolucji A.1157(32) przyjętej na sesji A 32. Od tego czasu zarówno MSC, jak i MEPC przyjęły dodatkowe przepisy prawne.

Podczas swojej 8. sesji podkomitet III uzgodnił, że należy dalej rozwijać załączniki do niewyczerpującego wykazu obowiązków w ramach instrumentów związanych z Kodeksem Implementacji Instrumentów IMO z 2021 r., tak aby wykaz ten był aktualny i uwzględniał zmiany odpowiednich obowiązkowych instrumentów IMO, które wejdą w życie do 1 lipca 2024 r. włącznie.

Podkomitet powołał również grupę korespondencyjną ds. wytycznych dotyczących przeglądów w ramach zharmonizowanego systemu przeglądów i certyfikacji, niewyczerpującego wykazu obowiązków oraz wytycznych dotyczących zdalnych przeglądów, audytów i weryfikacji, koordynowaną przez Chiny, między innymi aby kontynuować opracowywanie projektu zmian niewyczerpującego wykazu obowiązków, z myślą o przedłożeniu sfinalizowanego projektu zmian niewyczerpującego wykazu w formie skonsolidowanej do przyjęcia na sesji A 33.

W związku z ograniczeniami czasowymi podczas 8. sesji podkomitetu III nie udało się sfinalizować rewizji proponowanego projektu zmian niewyczerpującego wykazu obowiązków w ramach instrumentów związanych z kodeksem III z 2021 r. W związku z tym podkomitet zgodził się, by grupa korespondencyjna kontynuowała rewizję w celu sfinalizowania zmian na 9. sesji.

Stanowisko Unii podczas 9. sesji podkomitetu III zakładało poparcie odpowiednich propozycji, które są wykorzystywane jako podstawa do aktualizacji niewyczerpującego wykazu obowiązków w ramach instrumentów związanych z kodeksem III z 2021 r.

Stanowisko Unii powinno zakładać poparcie dla tych zmian, tak aby wykaz ten był aktualny i uwzględniał zmiany odpowiednich obowiązkowych instrumentów IMO, które wejdą w życie do 1 lipca 2024 r. włącznie.

### **3.4. Zmiany Wytycznych w zakresie miejsc schronienia dla statków potrzebujących pomocy (rezolucja A.949(23))**

Podczas MSC 100 zatwierdzono wniosek dotyczący nowej inicjatywy w sprawie aktualizacji rezolucji IMO A.949(23) dotyczącej Wytycznych w zakresie miejsc schronienia dla statków potrzebujących pomocy.

Na swojej 7. sesji podkomitet ds. bezpieczeństwa żeglugi, radiokomunikacji oraz poszukiwania i ratownictwa (NCSR 7), któremu powierzono pracę nad tą kwestią, zgodził się na ustanowienie grupy korespondencyjnej koordynowanej przez Zjednoczone Królestwo, która kontynuowała prace w tym zakresie. Opracowała ona również plan prac z myślą o sfinalizowaniu wytycznych na 8. sesji NCSR, w celu ich zatwierdzenia przez MSC, MEPC i Komitet Prawny (LEG) przed ich przyjęciem na 32. sesji Zgromadzenia. Ten przyspieszony plan prac został zatwierdzony na MSC 102.

Niestety podczas 8. sesji NCSR nie był w stanie ukończyć projektu wytycznych. Z uwagi na brak postępów w finalizacji wytycznych podkomitet zgodził się ponownie powołać grupę korespondencyjną, koordynowaną przez Zjednoczone Królestwo, w celu sfinalizowania prac na 9. sesji NCSR.

Podczas tej sesji NCSR wziął pod uwagę decyzje, uwagi i propozycje przedstawione na posiedzeniu plenarnym w celu przeglądu i finalizacji projektu rewizji rezolucji A.949(23) w sprawie Wytycznych w zakresie miejsc schronienia dla statków potrzebujących pomocy. Podkomisja uzgodniła projekt rezolucji Zgromadzenia w sprawie Wytycznych w zakresie miejsc schronienia dla statków potrzebujących pomocy i zwróciła się do komitetu o jego

zatwierdzenie z myślą o późniejszym zatwierdzeniu przez MEPC i LEG oraz przyjęciu na sesji A 33.

Stanowisko Unii zakładało aktywne poparcie dla finalizacji rewizji Wytycznych w zakresie miejsc schronienia dla statków potrzebujących pomocy.

Na MSC 106 zatwierdzono projekt rezolucji Zgromadzenia w sprawie rewizji Wytycznych w zakresie miejsc schronienia dla statków potrzebujących pomocy (rezolucja A.949 (23)) po jego finalizacji na 9. sesji NCSR i zwrócono się do MEPC i Komitetu Prawnego o jego zatwierdzenie w celu przyjęcia przez Zgromadzenie na jego 33. sesji.

Podczas LEG 110 zatwierdzono ten projekt rezolucji Zgromadzenia z drobnymi zmianami, które nie wpływają na operacyjną treść wytycznych.

Ponadto podczas 80. posiedzenia Komitet Ochrony Środowiska Morskiego zatwierdził projekt rezolucji Zgromadzenia w sprawie Wytycznych w zakresie miejsc schronienia dla statków potrzebujących pomocy, zmieniony podczas LEG 110, do rozważenia na sesji A 33.

Stanowisko Unii powinno polegać na poparciu tych zmian, aby rezolucja IMO pozostała aktualna i nieprzerwanie służyła jako skuteczny instrument zapewniający jasne ramy w odniesieniu do globalnego spójnego i zharmonizowanego postępowania ze statkami poszukującymi miejsc schronienia.

### **3.5. Przyjęcie projektu rezolucji Zgromadzenia w sprawie propagowania działań mających na celu zapobieganie nielegalnym operacjom „żegluga z wyłączonym systemem AIS” w sektorze morskim**

Podczas 80. posiedzenia MEPC Komitet rozważył przedstawienie opinii mającej na celu zwiększenie świadomości na temat potencjalnych zagrożeń dla środowiska, konsekwencji i obaw związanych z globalnymi systemami zapobiegania zanieczyszczeniom, odpowiedzialności i odszkodowań, które istnieją w związku ze wzrostem liczby przeładunków ze statku na statek (STS) na morzu, w tym przez statki prowadzące „operacje z wyłączonym systemem AIS” (ang. „dark operations”, tj. wyłączanie transponderów satelitarnych i stosowanie innych metod maskujących, takich jak manipulowanie lokalizacją, odstępstwa od kursu), aby obejść ograniczenia określone w systemach sankcji i wysokie koszty ubezpieczenia. W związku z tym Komitet rozważył przedstawienie w załączniku do tego dokumentu projektu rezolucji Zgromadzenia wzywającej państwa członkowskie i wszystkie zainteresowane strony do propagowania działań mających na celu zapobieganie nielegalnym operacjom „żegluga z wyłączonym systemem AIS” (ang. „dark shipping”) w sektorze morskim.

W następstwie dyskusji Komitet zgodził się, że istnieje powszechne poparcie projektu rezolucji Zgromadzenia wzywającej państwa członkowskie i wszystkie zainteresowane strony do propagowania działań mających na celu zapobieganie nielegalnym operacjom „żegluga z wyłączonym systemem AIS” w sektorze morskim. Komitet wyraził zgodę na przekazanie projektu rezolucji Zgromadzenia na trzydziestą trzecią sesję Zgromadzenia, wraz z uwagami i opiniami wyrażonymi na tej sesji, do dalszego rozpatrzenia w celu sfinalizowania i przyjęcia podczas sesji A 33.

W ramach globalnego wielostronnego systemu UE przestrzega rezolucji Rady Bezpieczeństwa Organizacji Narodów Zjednoczonych (ONZ) nakładających sankcje na państwa trzecie, które transponuje do prawodawstwa UE. Nakłada również sankcje we własnym zakresie (autonomiczne środki UE) lub dodaje własne ograniczenia stanowiące uzupełnienie sankcji nałożonych przez ONZ (systemy sankcji mieszanych).

Oczekuje się, że przyjęcie projektu rezolucji będzie korzystne dla wdrożenia art. 3eb i 3ec rozporządzenia Rady nr 833/2014.

W związku z tym Unia powinna poprzeć przyjęcie niniejszej rezolucji w celu zapewnienia, by wszelkie środki wprowadzone na szczeblu IMO w celu przeciwdziałania „operacjom z wyłączonym systemem AIS”, których cel lub skutek mógłby skutkować naruszeniem lub obejściem sankcji, są spójne ze środkami mającymi zastosowanie na szczeblu Unii.

### **3.6. Odnośne przepisy i kompetencje UE**

#### *3.6.1. Zmiany wytycznych w ramach zharmonizowanego systemu przeglądów i certyfikacji z 2021 r.*

Rozporządzenie (WE) nr 391/2009 w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach<sup>1</sup>. Ustanowiono w nim system wydawania licencji (uznawania), który podlega szeregowi kryteriów i obowiązków w celu zapewnienia, aby uznana organizacja stosowała te same normy do wszystkich statków znajdujących się w jej rejestrze, niezależnie od bandery, pod jaką pływają statki.

Kryterium w części B pkt 7 lit. k) załącznika I do tego rozporządzenia stanowi:

„7. Uznana organizacja musi zapewniać:

k) przeprowadzanie statutowych przeglądów i inspekcji wymaganych przez zharmonizowany system przeglądu i certyfikacji, do których uznana organizacja jest upoważniona, zgodnie z przepisem wymienionym w załączniku i dodatku do rezolucji IMO A.948(23) w sprawie wytycznych dla przeglądu w ramach zharmonizowanego systemu przeglądu i certyfikacji”. (Należy to rozumieć jako odniesienie do aktualnej wersji wytycznych dotyczących przeglądów w ramach zharmonizowanego systemu przeglądów i certyfikacji).

W związku z tym przegląd wytycznych dotyczących przeglądów w ramach zharmonizowanego systemu przeglądów i certyfikacji z 2021 r. może mieć decydujący wpływ na wymogi mające zastosowanie na podstawie rozporządzenia (WE) nr 391/2009.

#### *3.6.2. Zmiany wytycznych dotyczących wdrażania przez administracje kodeksu ISM*

W rozporządzeniu (WE) nr 391/2009, z późniejszymi zmianami, ustanowiono wspólne reguły i normy dotyczące organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach. Część A pkt 3 załącznika I do tego rozporządzenia zawiera wymóg, aby uznane organizacje dysponowały zasobami technicznymi i ludzkimi niezbędnymi do wykonywania swoich prac, natomiast w części B pkt 1 zawarto wymóg, aby utrzymywały one światową sieć wyłącznych inspektorów. Ponadto zgodnie z częścią B pkt 10 załącznika I do tego rozporządzenia uznane organizacje muszą dysponować środkami niezbędnymi do oceny – za pośrednictwem wykwalifikowanego profesjonalnego personelu oraz zgodnie z przepisami określonymi w załączniku do rezolucji IMO A.913(22) w sprawie wytycznych dotyczących wykonywania przez administracje Międzynarodowego Kodeksu Zarządzania Bezpieczeństwem (ISM) – stosowania i utrzymywania systemu zarządzania bezpieczeństwem, zarówno na lądzie, jak i na statkach, przewidzianego do objęcia certyfikacją.

Ponadto w rozporządzeniu (WE) nr 336/2006<sup>2</sup> włączono międzynarodowy kodeks zarządzania bezpieczeństwem (kodeks ISM) do prawodawstwa Unii.

<sup>1</sup> Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 11.

<sup>2</sup> Dz.U. L 64 z 4.3.2006, s. 1.



W związku z tym zmiany wytycznych dotyczących wdrażania przez administracje kodeksu ISM mogą mieć decydujący wpływ na wymogi mające zastosowanie na mocy rozporządzenia (WE) nr 391/2009 i rozporządzenia (WE) nr 336/2006.

### 3.6.3. *Zmiany niewyczerpującego wykazu obowiązków w ramach instrumentów związanych z kodeksem III*

Dyrektywa 2009/21/WE w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery<sup>3</sup> ma na celu zapewnienie, aby państwa członkowskie UE przestrzegały swoich obowiązków jako państw bandery i spełniały wymogi nałożone na państwo bandery na mocy konwencji międzynarodowych IMO. Zgodnie z art. 7 tej dyrektywy ustanowiono procedurę audytu prowadzoną przez IMO, dla której odpowiednią normę stanowi kodeks III i której celem jest nadzorowanie działalności państwa bandery. Ponadto kodeks III uwzględniono również w zmienionym rozporządzeniu (WE) nr 391/2009.

Z tego względu zmiany niewyczerpującego wykazu obowiązków w ramach instrumentów związanych z kodeksem III mogą w decydujący sposób wpłynąć na wymogi mające zastosowanie na podstawie dyrektywy 2009/21/WE i rozporządzenia (WE) nr 391/2009.

### 3.6.4. *Zmiany Wytycznych w zakresie miejsc schronienia dla statków potrzebujących pomocy (rezolucja A.949(23))*

Dyrektywa 2002/59/WE<sup>4</sup>, z późniejszymi zmianami, ustanawia wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków.

W art. 20a ust. 2 odniesiono się bezpośrednio do planów przyjmowania statków potrzebujących pomocy, zawierając wymóg, aby takie plany były przygotowywane na podstawie rezolucji IMO A.949(23) w sprawie Wytycznych w zakresie miejsc schronienia dla statków potrzebujących pomocy oraz A.950(23) w sprawie służb asysty morskiej (MAS).

W związku z tym zmiany Wytycznych w zakresie miejsc schronienia dla statków potrzebujących pomocy mogą mieć decydujący wpływ na wymogi mające zastosowanie na mocy dyrektywy 2002/59/WE.

### 3.6.5. *Przyjęcie projektu rezolucji Zgromadzenia w sprawie propagowania działań mających na celu zapobieganie nielegalnym operacjom „żeglugi z wyłączonym systemem AIS” w sektorze morskim*

Decyzja Rady 2014/512/WPZiB<sup>5</sup> i rozporządzenie Rady (UE) nr 833/2014<sup>6</sup>, z późniejszymi zmianami, dotyczą środków ograniczających w związku z działaniami Rosji destabilizującymi sytuację na Ukrainie.

W art. 3eb ust. 1 rozporządzenia Rady (UE) nr 833/2014 zakazuje się, od dnia 24 lipca 2023 r., dostępu do portów UE statkom, które dokonują przeładunku „burta w burtę”, co do których istnieje podejrzenie, że naruszają: ustanowiony w art. 3m ust. 1 i 2 tego rozporządzenia zakaz „zakupu, przywozu lub przekazywania, bezpośrednio lub pośrednio, ropy naftowej oraz produktów ropopochodnych wymienionych w załączniku XXV, jeżeli pochodzą one z Rosji lub zostały wywiezione z Rosji”, oraz „świadczenia, bezpośrednio lub pośrednio, pomocy technicznej, usług pośrednictwa, finansowania lub pomocy finansowej lub też wszelkich innych usług związanych z [tym drugim] zakazem”; ustanowiony w art. 3n ust. 1 i 4 tego rozporządzenia zakaz „świadczenia, bezpośrednio lub pośrednio, pomocy

<sup>3</sup> Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 132.

<sup>4</sup> Dz.U. L 208 z 5.8.2002, s. 10.

<sup>5</sup> Dz.U. L 229 z 31.7.2014, s. 13.

<sup>6</sup> Dz.U. L 229 z 31.7.2014, s. 1.

technicznej, usług pośrednictwa lub finansowania lub pomocy finansowej, związanych z handlem z państwami trzecimi ropą naftową lub produktami ropopochodnymi, wymienionych w załączniku XXV, które pochodzą z Rosji lub zostały wywiezione z Rosji, a także związanych z pośredniczeniem w zakresie takiej ropy lub takich produktów ropopochodnych lub transportem, w tym w drodze przeładunku »burta w burtę« takiej ropy naftowej lub takich produktów ropopochodnych” oraz „handlu z państwami trzecimi ropą naftową objętą kodem CN 2709 00 od dnia 5 grudnia 2022 r. lub produktami ropopochodnymi objętymi kodem CN 2710 od dnia 5 lutego 2023 r., wymienionych w załączniku XXV, które pochodzą z Rosji lub zostały wywiezione z Rosji, a także pośredniczenia w zakresie takiej ropy naftowej lub takich produktów ropopochodnych, lub transportu, w tym w drodze przeładunku »burta w burtę«, takiej ropy naftowej lub takich produktów ropopochodnych”.

Podobnie art. 3eb ust. 2 rozporządzenia Rady (UE) nr 833/2014 zakazuje dostępu do statków, które nie powiadomią właściwego organu z co najmniej 48-godzinnym wyprzedzeniem o przeładunku „burta w burtę” dokonywanym w obrębie wyłącznej strefy ekonomicznej państwa członkowskiego lub w strefie 12 mil morskich od linii podstawowej wybrzeża tego państwa członkowskiego.

W art. 3ec rozporządzenia Rady (UE) nr 833/2014 zakazuje się, od dnia 24 lipca 2023 r., udzielania dostępu do portów UE statkom, co do których właściwy organ podejrzewa, że – na którymkolwiek etapie podróży do portów lub śluz państwa członkowskiego – nielegalnie zakłócają, wyłączają lub w inny sposób dezaktywują swoje pokładowe systemy automatycznej identyfikacji z naruszeniem prawidła V/19 pkt 2.4 konwencji SOLAS podczas transportu ropy naftowej lub produktów ropopochodnych pochodzących z Rosji objętych powyższymi zakazami określonymi w art. 3m ust. 1 i 2 oraz w art. 3n ust. 1 i 4.

Proponowana rezolucja zawiera definicję „floty cieni” (ang. „dark fleet”, „shadow fleet”), która obejmowałaby również „statki, które uczestniczą w nielegalnych operacjach w celu obejścia sankcji” poprzez zachowania objęte zakresem stosowania art. 3eb i 3ec rozporządzenia Rady nr 833/2014, oraz wzywa państwa członkowskie IMO (w tym państwa członkowskie UE) do propagowania działań mających na celu zapobieganie takim nielegalnym operacjom.

W związku z tym przyjęcie projektu rezolucji Zgromadzenia w sprawie propagowania działań mających na celu zapobieganie nielegalnym operacjom „żegluga z wyłączonym systemem AIS” w sektorze morskim może mieć decydujący wpływ na stosowanie decyzji Rady 2014/512/WPZiB i rozporządzenia Rady (UE) nr 833/2014.

#### *3.6.6. Kompetencje UE*

Przedmiot planowanych aktów dotyczy dziedziny, w której Unia ma wyłączną kompetencję zewnętrzną na mocy art. 3 ust. 2 akapit ostatni TFUE, ponieważ planowane akty mogą wpływać na wspólne zasady lub zmieniać ich zakres.

## **4. PODSTAWA PRAWNA**

### **4.1. Proceduralna podstawa prawna**

#### *4.1.1. Zasady*

W art. 218 ust. 9 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) określa się tryb przyjmowania 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 stroną umowy<sup>7</sup>.

Pojęcie „akty mające skutki prawne” obejmuje akty, które wywołują skutki prawne na mocy przepisów prawa międzynarodowego dotyczących danego organu. Obejmuje ono ponadto instrumenty, które nie są wiążące na mocy prawa międzynarodowego, ale „mogą w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść przepisów przyjętych przez prawodawcę Unii”<sup>8</sup>.

#### 4.1.2. Zastosowanie w niniejszej sprawie

Zgromadzenie IMO jest organem ustanowionym na podstawie umowy, a mianowicie Konwencji o Międzynarodowej Organizacji Morskiej.

Akty, które mają zostać przyjęte przez Zgromadzenie, to akty mające skutki prawne. Planowane akty mogą w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść w szczególności następujących aktów prawnych Unii:

- rozporządzenia (WE) nr 391/2009 w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach. Wynika to z faktu, że wymaga ono od uznanej organizacji zapewnienia, by ustawowe przeglądy i inspekcje były przeprowadzane zgodnie z wytycznymi dotyczącymi przeglądów w ramach zharmonizowanego systemu przeglądów i certyfikacji. Ponadto rozporządzenie zobowiązuje uznane organizacje do dysponowania środkami niezbędnymi do oceny stosowania i utrzymywania systemu zarządzania bezpieczeństwem, zarówno na lądzie, jak i na statkach, przewidzianego do objęcia certyfikacją, za pośrednictwem wykwalifikowanego profesjonalnego personelu i zgodnie z wytycznymi dotyczącymi wykonywania przez administracje Międzynarodowego Kodeksu Zarządzania Bezpieczeństwem (ISM). Kodeks III uwzględnia się również zgodnie z definicją „konwencji międzynarodowych” zawartą w zmienionym rozporządzeniu (WE) nr 391/2009;
- rozporządzenia (WE) nr 336/2006, którym wprowadza się międzynarodowy kodeks zarządzania bezpieczeństwem (kodeks ISM) do prawodawstwa Unii i które będzie musiało uwzględniać zmiany przyjęte w związku z rezolucją IMO A.1118(30) w sprawie wytycznych dotyczących wykonywania przez administracje Międzynarodowego Kodeksu Zarządzania Bezpieczeństwem (ISM).
- dyrektywy 2009/21/WE w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery. Wynika to z faktu, że niewyczerpujący wykaz jest narzędziem wspierającym wdrażanie systemu audytu państw członkowskich IMO (IMSAS), o którym mowa w wyżej wspomnianej dyrektywie;
- dyrektywy 2002/59/WE ustanawiającej wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków. Wynika to z faktu, że art. 20a dotyczący planów przyjmowania statków potrzebujących pomocy odnosi się bezpośrednio do rezolucji IMO A.949(23), która zostanie poddana rewizji;
- decyzji Rady 2014/512/WPZiB i rozporządzenia Rady (UE) nr 833/2014 dotyczących środków ograniczających w związku z działaniami Rosji destabilizującymi sytuację na Ukrainie. Wynika to z faktu, że projekt rezolucji

<sup>7</sup> Sprawa C-399/12, Niemcy/Rada (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, pkt 64.

<sup>8</sup> Sprawa C-399/12, Niemcy/Rada (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, pkt 61–64.

obejmuje operacje zakazane na mocy art. 3eb i 3ec rozporządzenia Rady (UE) nr 833/2014. W związku z tym Unia powinna zapewnić, aby wszelkie środki wprowadzane na szczeblu IMO w celu rozwiązania problemu „operacji z wyłączonym systemem AIS”, których celem lub skutkiem jest naruszenie lub obejście sankcji, były spójne ze środkami mającymi zastosowanie na szczeblu Unii zgodnie z art. 3eb i 3ec rozporządzenia Rady (UE) nr 833/2014.

Planowane akty nie uzupełniają ani nie zmieniają ram instytucjonalnych umowy.

Proceduralną podstawą prawną proponowanej decyzji jest zatem art. 218 ust. 9 TFUE.

## **4.2. Materialna podstawa prawna**

### *4.2.1. 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 być 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 podstawie 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 dotyczą 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 ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej na 33. sesji Zgromadzenia Międzynarodowej Organizacji Morskiej w odniesieniu do przyjęcia zmian wytycznych w ramach zharmonizowanego systemu przeglądów i certyfikacji, wytycznych dotyczących wdrażania przez administracje międzynarodowego kodeksu zarządzania bezpieczeństwem (kodeksu ISM), niewyczerpującego wykazu obowiązków w ramach instrumentów związanych z Kodeksem Implementacji Instrumentów IMO oraz Wytycznych w zakresie miejsc schronienia dla statków potrzebujących pomocy, a także przyjęcia projektu rezolucji Zgromadzenia w sprawie propagowania działań mających na celu zapobieganie nielegalnym operacjom „żeglugi z wyłączonym systemem AIS” w sektorze morskim**

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) Konwencja o Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) weszła w życie 17 marca 1958 r.
- (2) 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. Unia nie jest członkiem IMO.
- (3) Na podstawie art. 15 lit. j) konwencji IMO Zgromadzenie może przyjmować przepisy i wytyczne dotyczące bezpieczeństwa morskiego, zapobiegania zanieczyszczeniom morskim ze statków i ich kontroli oraz innych kwestii odnoszących się do wpływu żeglugi morskiej na środowisko morskie powierzonych Organizacji przez instrumenty międzynarodowe lub na ich mocy, bądź poprawki do takich przepisów i wytycznych, które zostały do niej skierowane.
- (4) Zgromadzenie IMO, na 33. sesji w dniach 27 listopada – 6 grudnia 2023 r., ma przyjąć wytyczne w ramach zharmonizowanego systemu przeglądów i certyfikacji (HSSC) z 2023 r. i uchylić rezolucję Zgromadzenia IMO A.1156(32), która zawiera wytyczne w sprawie przeglądów HSSC z 2021 r., przyjąć poprawki do wytycznych dotyczących wdrażania przez administracje kodeksu ISM, do niewyczerpującego wykazu obowiązków w ramach instrumentów związanych z kodeksem III oraz do Wytycznych w zakresie miejsc schronienia dla statków potrzebujących pomocy, a także ma przyjąć projekt rezolucji Zgromadzenia w sprawie propagowania działań mających na celu zapobieganie nielegalnym operacjom „żeglugi z wyłączonym systemem AIS” w sektorze morskim.

- (5) Należy określić stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii na 33. sesji IMO, ponieważ przewidywane akty mogą w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść przepisów prawa Unii, a mianowicie rozporządzenia (WE) nr 391/2009 w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach<sup>1</sup>, rozporządzenia (WE) nr 336/2006, którym wprowadza się międzynarodowy kodeks zarządzania bezpieczeństwem (kodeks ISM) do prawodawstwa Unii<sup>2</sup>, dyrektywy 2009/21/WE w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery<sup>3</sup>, dyrektywy 2002/59/WE ustanawiającej wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków<sup>4</sup>, decyzji Rady 2014/512/WPZiB dotyczącej środków ograniczających w związku z działaniami Rosji destabilizującymi sytuację na Ukrainie<sup>5</sup> oraz rozporządzenia Rady (UE) nr 833/2014 dotyczącego środków ograniczających w związku z działaniami Rosji destabilizującymi sytuację na Ukrainie<sup>6</sup>.
- (6) W związku z tym Unia powinna poprzeć przyjęcie wytycznych dotyczących przeglądów w ramach zharmonizowanego systemu przeglądów i certyfikacji z 2023 r. oraz uchylene wytycznych dotyczących przeglądów w ramach zharmonizowanego systemu przeglądów i certyfikacji z 2021 r. oraz zmiany w niewyczerpującym wykazie obowiązków w ramach instrumentów związanych z kodeksem III, ponieważ zapewni to ich aktualność.
- (7) Unia powinna poprzeć zmiany wytycznych dotyczących wdrażania przez administracje kodeksu ISM w celu opracowania wytycznych dotyczących oceny i stosowania audytów zdalnych.
- (8) Unia powinna poprzeć zmiany Wytycznych w zakresie miejsc schronienia dla statków potrzebujących pomocy (rezolucja A.949(23)), tak aby zapewnić jasne ramy w odniesieniu do spójnego i zharmonizowanego postępowania ze statkami poszukującymi miejsc schronienia.
- (9) Unia powinna poprzeć przyjęcie projektu rezolucji Zgromadzenia w sprawie propagowania działań mających na celu zapobieganie nielegalnym operacjom „żegluga z wyłączonym systemem AIS” (ang. „dark shipping”) w sektorze morskim, które zgodnie z oczekiwaniami ma być korzystne dla wdrożenia art. 3eb i 3ec rozporządzenia Rady nr 833/2014, w celu zapewnienia, aby wszelkie środki wprowadzone na szczeblu IMO w celu rozwiązania problemu „operacji z wyłączonym systemem AIS” (ang. „dark operations”), których celem lub skutkiem jest naruszenie lub obejście sankcji, były spójne ze środkami mającymi zastosowanie na szczeblu Unii.
- (10) Stanowisko Unii ma zostać wyrażone przez działające wspólnie państwa członkowskie Unii będące członkami IMO oraz Komisję,

---

<sup>1</sup> Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 11.

<sup>2</sup> Dz.U. L 64 z 4.3.2006, s. 1.

<sup>3</sup> Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 132.

<sup>4</sup> Dz.U. L 208 z 5.8.2002, s. 10.

<sup>5</sup> Dz.U. L 229 z 31.7.2014, s. 13.

<sup>6</sup> Dz.U. L 229 z 31.7.2014, s. 1.

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

*Artykuł 1*

Stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii na 33. posiedzeniu Zgromadzenia Międzynarodowej Organizacji Morskiej („IMO”), polega na wyrażeniu zgody na wprowadzenie zmian: do wytycznych w ramach zharmonizowanego systemu przeglądów i certyfikacji (HSSC) z 2021 r. i uchylenie rezolucji Zgromadzenia IMO A.1156(32); do zmian w wytycznych dotyczących wdrażania przez administracje kodeksu ISM: do niewyczerpującego wykazu obowiązków w ramach instrumentów związanych z kodeksem III oraz Wytycznych w zakresie miejsc schronienia dla statków potrzebujących pomocy, a także wyrażeniu zgody na przyjęcie projektu rezolucji Zgromadzenia w sprawie propagowania działań mających na celu zapobieganie nielegalnym operacjom „żeglugi z wyłączonym systemem AIS” (ang. „dark shipping”) w sektorze morskim.

*Artykuł 2*

Stanowisko, o którym mowa w art. 1, wyrażają Komisja oraz państwa członkowskie Unii, które są członkami Zgromadzenia IMO, działające wspólnie w interesie Unii.

*Artykuł 3*

Niniejsza decyzja skierowana jest do Komisji i państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Rady  
Przewodniczący*