

Bruksela, dnia 18.3.2021 r.
COM(2021) 127 final

2021/0066 (NLE)

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, jakie ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej w ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej podczas 103. posiedzenia Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu i 76. posiedzenia Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego w związku z przyjęciem zmian do Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, Międzynarodowego kodeksu rozszerzonego programu inspekcji podczas przeglądów masowców i zbiornikowców olejowych, Międzynarodowego kodeksu systemów bezpieczeństwa pożarowego oraz Międzynarodowej konwencji o kontroli szkodliwych systemów przeciwporostowych stosowanych na statkach

UZASADNIENIE

1. PRZEDMIOT WNIOSKU

Niniejszy wniosek dotyczy decyzji w sprawie stanowiska, jakie ma być zajęte w imieniu Unii na 103. posiedzeniu Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu (MSC 103) Międzynarodowej Organizacji Morskiej, które odbędzie się wirtualnie w dniach 5–14 maja 2021 r., oraz na 76. posiedzeniu Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego (MEPC 76) Międzynarodowej Organizacji Morskiej, które odbędzie się wirtualnie w dniach 7–17 czerwca 2021 r. Na MSC 103 przewiduje się przyjęcie zmian do:

- Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wykształcenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht („konwencja STCW”),
- Międzynarodowego kodeksu rozszerzonego programu inspekcji podczas przeglądów masowców i zbiornikowców olejowych („kodeks ESP”),
- Międzynarodowego kodeksu systemów bezpieczeństwa pożarowego („kodeks FSS”).

Na MEPC 76 przewiduje się przyjęcie zmian do:

- Międzynarodowej konwencji o kontroli szkodliwych systemów przeciwporostowych stosowanych na statkach („konwencja AFS”).

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 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 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.

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.

Międzynarodowy kodeks bezpieczeństwa dla statków używających jako paliwo gazów lub innych paliw o niskiej temperaturze zapłonu („Kodeks IGF”) stał się obowiązkowy na mocy konwencji SOLAS. Jego celem jest zapewnienie międzynarodowej normy dla statków używających jako paliwo gazów lub innych paliw o niskiej temperaturze zapłonu. W kodeksie odniesiono się do wszystkich dziedzin, które wymagają szczególnego traktowania w związku z używaniem jako paliwo gazów lub innych paliw o niskiej temperaturze zapłonu. Określono

w nim kryteria dotyczące układu i instalacji urządzeń napędowych i do celów pomocniczych z wykorzystaniem jako paliwo 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 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 Doradczą (IMCO) a Komisją Wspólnot Europejskich w sprawach będących przedmiotem wspólnego zainteresowania stron, zawartym w 1974 r.

W skład Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu IMO wchodzi wszyscy członkowie IMO, a jego posiedzenia odbywają się co najmniej 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.

W skład Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego IMO także wchodzi wszyscy członkowie IMO, a jego posiedzenia odbywają się co najmniej 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.

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

2.3. Planowane akty Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu IMO

W dniach 5–14 maja 2021 r. na MSC 103 ma nastąpić przyjęcie zmian do konwencji i kodu STCW, kodeksu ESP, kodeksu FSS, rozdziału III konwencji SOLAS oraz kodeksu LSA.

Celem planowanych zmian w prawie 1/1 konwencji STCW jest włączenie definicji „wysokiego napięcia”, a w sekcji A-1/1 kodu STCW zmiana definicji „poziomu operacyjnego” w celu włączenia stopnia „oficer elektroautomatyk”.

Celem planowanych zmian do załącznika 2 części A załącznika B do kodeksu ESP z 2011 r. jest ograniczenie pomiaru grubości zbiornikowców podwójnokadłubowych przy pierwszym badaniu w celu odnowienia świadectwa tylko do podejrzanych obszarów.

Celem planowanych zmian w rozdziale 9 Międzynarodowego kodeksu systemów bezpieczeństwa pożarowego (FSS) jest wyjaśnienie dopuszczalności mniej złożonego i kosztownego wyodrębnienia awarii identyfikowalnych w obrębie sekcji w odniesieniu do systemów zdalnie identyfikowalnych czujek pożarowych zainstalowanych na statkach towarowych i balkonach kabin statków pasażerskich.

2.4. Proponowany akt Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego IMO

W dniach 10–17 czerwca 2021 r. na MEPC 76 ma nastąpić przyjęcie zmian do konwencji AFS. Celem planowanych zmian jest włączenie cybutryny do wykazu zakazanych substancji przeciwporostowych. Jest to efekt inicjatywy UE.

3. STANOWISKO, JAKIE MA BYĆ ZAJĘTE W IMIENIU UNII

3.1. Zmiany do Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht

Na 6. posiedzeniu Podkomitetu ds. Czynnika Ludzkiego, Szkolenia i Obowiązków Wachtowych (HTW 6), które odbyło się w Londynie w dniach od 29 kwietnia do 3 maja 2019 r., podkomitet przyjął wniosek Międzynarodowego Forum Transportu dotyczący propozycji doprecyzowania poziomu operacyjnego funkcji „oficera elektroautomatyka” w definicji „poziomu operacyjnego” w sekcji A-I/1 kodu STCW (Definicje i wyjaśnienia) oraz włączenie do tej sekcji nowej definicji terminu „wysokie napięcie”.

Podkomitet uzgodnił następnie projekt definicji „wysokiego napięcia”, która ma zostać włączona do prawa 1/1 STCW, zgodnie z załącznikiem 7 HTW 6/13, w celu przedłożenia go MSC 102 do zatwierdzenia z zamiarem przyjęcia. Podkomitet zaakceptował również projekt zmiany w sekcji A-I/1 kodu STCW dotyczącej włączenia stopnia „oficera elektroautomatyka” do definicji „poziomu operacyjnego”, jako zmiany wynikającej z wprowadzenia tego stopnia w ramach zmian z Manili z 2010 r., zgodnie z załącznikiem 8 HTW 6/13, w celu przedłożenia MSC 102 do zatwierdzenia z zamiarem przyjęcia.

Na MSC 102 zatwierdzono zmiany, a w pkt 13.9 i 13.10 sprawozdania z MSC 102 (MSC 102/24) stwierdzono, że przewiduje się przyjęcie wspomnianych zmian na MSC 103.

Unia powinna poprzeć te zmiany, ponieważ służą one doprecyzowaniu poziomu operacyjnego funkcji „oficera elektroautomatyka” oraz wprowadzeniu wspólnej definicji terminu „wysokie napięcie”.

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

Na 7. posiedzeniu podkomitetu ds. projektowania i budowy statków rozpatrzono poparty badaniami wniosek Międzynarodowego Stowarzyszenia Towarzystw Klasyfikacyjnych, aby zmienić załącznik 2 części A załącznika B do kodeksu ESP z 2011 r., zmienionego rezolucją MSC.461(101), zgodnie z którym wystarczające byłoby uwzględnienie tylko podejrzanych obszarów do pomiarów grubości przy pierwszym badaniu w celu odnowienia świadectwa zbiornikowców podwójnokadłubowych. Po krótkiej dyskusji podkomitet zaakceptował

projekt zmian do kodeksu ESP z 2011 r., zgodnie z załącznikiem 7, w celu przedłożenia MSC 102 do zatwierdzenia, a następnie przyjęcia.

Na MSC 102 zatwierdzono zmiany, a w pkt 17.24 sprawozdania z MSC (MSC 102/24) stwierdzono, że przewiduje się przyjęcie wspomnianych zmian na MSC 103. Kwestię tę uwzględniono już w dokumencie roboczym UE na MSC 102.

Unia powinna poprzeć te zmiany, ponieważ umożliwiają one Międzynarodowemu Stowarzyszeniu Towarzystw Klasyfikacyjnych skupienie się na podejrzanych obszarach podczas pomiarów grubości zbiornikowców podwójnokadłubowych.

3.3. Zmiany do Międzynarodowego kodeksu systemów bezpieczeństwa pożarowego („kodeks FSS”)

Na MSC 98 włączono nową inicjatywę „Amendments to chapter 9 of the FSS Code for fault isolation requirements for cargo ships and passenger ship cabin balconies fitted with individually identifiable fire detector systems” [„Zmiany do rozdziału 9 kodeksu FSS dotyczące wymagań w zakresie wyodrębnienia awarii w odniesieniu do balkonów kabin statków towarowych i pasażerskich wyposażonych w systemy zdalnie identyfikowalnych czujek pożarowych”] do dwuletniego programu prac podkomitetu w latach 2018–2019 i do tymczasowego porządku obrad dla SSE 6, z docelowym terminem zakończenia przypadającym na rok 2020 (pkt 20.34 MSC 98/23).

Na 7 posiedzeniu podkomitetu ds. systemów okrętowych i wyposażenia statków (SSE) zaakceptowano projekt zmian do rozdziału 9 Międzynarodowego kodeksu systemów bezpieczeństwa pożarowego („kodeks FSS”) oraz związany z nim projekt rezolucji MSC, zawarty w załączniku 3 do sprawozdania SSE 7/21, w celu zatwierdzenia na MSC 102.

Na MSC 102 zatwierdzono projekt zmian do rozdziału 9 kodeksu FSS, a w pkt 19.8 sprawozdania z MSC (MSC 102/24) stwierdzono, że przewiduje się przyjęcie wspomnianych zmian na MSC 103.

Unia powinna poprzeć te zmiany, ponieważ uwzględniono w nich systemy łączące zwiększone bezpieczeństwo identyfikacji poszczególnych czujek pożarowych, których wymaga się na statkach pasażerskich, z mniej złożonym i kosztownym wyodrębnianiem awarii identyfikowalnych w obrębie sekcji, co jest dopuszczalne wyłącznie w przypadku statków towarowych oraz balkonów kabin statków pasażerskich.

3.4. Zmiany do Międzynarodowej konwencji o kontroli szkodliwych systemów przeciwporostowych stosowanych na statkach

Na MEPC 71 zaakceptowano wniosek UE dotyczący propozycji nowej inicjatywy w celu zmiany załącznika 1 do Międzynarodowej konwencji o kontroli szkodliwych systemów przeciwporostowych stosowanych na statkach (AFS) z 2001 r. w celu włączenia kontroli cybutryny i przekazano go do rozpatrzenia na 5. posiedzeniu podkomitetu ds. zapobiegania zanieczyszczeniom i reagowania na nie (PPR 5).

Na MEPC 73 zauważono, że PPR 5, po wstępnym uzgodnieniu, że pierwotny wniosek dotyczący zmiany załącznika 1 do konwencji AFS w celu włączenia kontroli cybutryny przedstawiony w imieniu Unii w dokumencie PPR 5/19 wraz z informacjami zawartymi w dokumencie PPR 5/INF.9, spełnia wymogi załącznika 2 do konwencji AFS, zgodził się, że uzasadniony jest bardziej szczegółowy przegląd cybutryny.

W wyniku dyskusji na PPR 7 podkomitet zaakceptował 1) projekt zmiany do załącznika 1 (Kontrola systemów przeciwporostowych) do konwencji AFS w celu włączenia kontroli cybutryny, zgodnie z załącznikiem 1 do załącznika 6, do rozpatrzenia na MEPC 75 w celu rozwiązania kwestii dat wejścia w życie podanych obecnie w nawiasach kwadratowych

i późniejszego zatwierdzenia; oraz 2) projekt zmian do załącznika 4 (Badania i wymogi w zakresie certyfikacji systemów przeciwporostowych) do konwencji AFS, w tym projekt zmian we wzorze formularza międzynarodowego certyfikatu użycia systemu antyporostowego, do rozpatrzenia na MEPC 75 w celu zatwierdzenia.

Na MEPC 75 zakończono prace nad tekstem zmian do konwencji AFS, a w pkt 10.17 sprawozdania z MEPC (MEPC 75/18) wskazano, że przewiduje się przyjęcie wspomnianych zmian na MEPC 76. Stanowisko popierające powyższe zmiany zawarto w dokumencie roboczym UE na MEPC 75.

Unia zainicjowała wezwanie do wprowadzenia globalnego zakazu w odniesieniu do wspomnianej substancji przeciwporostowej, której sprzedaż jest obecnie zakazana na terenie UE. Unia powinna zatem poprzeć te zmiany, gdyż wprowadza się w nich globalny zakaz w odniesieniu do tej substancji, realizując tym samym cel UE.

3.5. Odnośne przepisy i kompetencje UE

3.5.1. Zmiany do Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht

W dyrektywie 2008/106/WE¹ nałożono na państwa członkowskie obowiązek zapewnienia wyszkolenia marynarzy na minimalnym poziomie zgodnie z wymogami konwencji STCW oraz stosowania obowiązkowej części A kodu STCW. Art. 1 pkt 6 i 7 dyrektywy, w którym wskazano odpowiedzialność określonych oficerów statków za kwestie elektryczne, oraz załącznik I rozdział I правило III/5, odnoszące się do szczególnej funkcji elektrotechniki, elektroniki i automatyki, do której przypisane są umiejętności określone w standardach kompetencji, są szczególnie istotne w omawianym przypadku. Zmiany, które mają zostać przyjęte na MSC 103, wprowadzające modyfikacje w części A kodu STCW, będą miały wpływ na wymogi tej dyrektywy.

3.5.2. Zmiany do Międzynarodowego kodeksu rozszerzonego programu inspekcji podczas przeglądów masowców i zbiornikowców olejowych

W art. 5 i 6 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 530/2012² wprowadzono obowiązek stosowania planu oceny stanu technicznego (CAS) IMO w stosunku do zbiornikowców pojedynczokadłubowych mających ponad 15 lat. W rozszerzonym programie inspekcji podczas kontroli masowców i zbiornikowców olejowych, zwanym inaczej rozszerzonym programem inspekcji (ESP), określono sposób przeprowadzania takiej zintensyfikowanej oceny. Z uwagi na fakt, że w planie oceny stanu technicznego do osiągnięcia celu stosuje się rozszerzony program inspekcji, wszelkie zmiany inspekcji w ramach rozszerzonego programu inspekcji, takie jak obecne modyfikacje dotyczące skoncentrowania badań wyłącznie na podejrzanych obszarach w odniesieniu do pomiarów grubości przy pierwszym badaniu w celu odnowienia świadectwa zbiornikowców podwójnokadłubowych, będą automatycznie miały zastosowanie na mocy rozporządzenia (UE) nr 530/2012.

3.5.3. Zmiany do Międzynarodowego kodeksu systemów bezpieczeństwa pożarowego („kodeks FSS”)

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 A³

¹ Dz.U. L 323 z 3.12.2008, s. 33.

² Dz.U. L 172 z 30.6.2012, s. 3.

³ Dz.U. L 163 z 25.6.2009, s. 1.

stosuje się konwencję SOLAS ze zmianami. Przestrzeganie kodeksu FSS jest obowiązkowe w przypadku statków pasażerskich w ramach konwencji SOLAS.

W związku z tym zmiany do kodeksu FSS, które mają zostać przyjęte na MSC 103, miałyby wpływ na wymogi obowiązujące w związku z dyrektywą 2009/45/WE.

3.5.4. Zmiany do Międzynarodowej konwencji o kontroli szkodliwych systemów przeciwporostowych stosowanych na statkach

W rozporządzeniu (UE) nr 528/2012 w sprawie produktów biobójczych⁴ uregulowano udostępnianie na rynku i stosowanie m.in. produktów przeciwporostowych. Na podstawie wyników kilku badań naukowych i wzajemnej oceny przeprowadzonej na poziomie UE Komisja przyjęła decyzję wykonawczą (UE) 2016/107 z dnia 27 stycznia 2016 r.⁵, w której zasadniczo zakazano udostępniania na rynku, a także stosowania farb przeciwporostowych zawierających cybutrynę we wszystkich państwach członkowskich UE i państwach EOG. W związku z tym zmiany do Międzynarodowej konwencji o kontroli szkodliwych systemów przeciwporostowych stosowanych na statkach będą miały wpływ na rozporządzenie (UE) nr 528/2012.

3.5.5. Kompetencja UE

Zmiany w części A kodu STCW miałyby wpływ na prawo Unii w związku ze stosowaniem dyrektywy 2008/106/WE.

Zmiany do kodeksu ESP miałyby wpływ na prawo Unii w związku ze stosowaniem rozporządzenia (UE) nr 530/2012.

Zmiany do Międzynarodowego kodeksu systemów bezpieczeństwa pożarowego („kodeks FSS”) miałyby wpływ na prawo Unii w związku ze stosowaniem art. 6 ust. 2 lit. a) ppkt (i) dyrektywy 2009/45/WE.

Zmiany do Międzynarodowej konwencji o kontroli szkodliwych systemów przeciwporostowych stosowanych na statkach miałyby wpływ na prawo Unii w związku ze stosowaniem rozporządzenia (UE) nr 528/2012.

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 zmian.

4. PODSTAWA PRAWNA

4.1. Proceduralna podstawa prawna

4.1.1. Zasady

Art. 218 ust. 9 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) określa 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”.

⁴ Dz.U. L 167 z 27.6.2012, s. 1.

⁵ Dz.U. L 21 z 28.1.2016, s. 81.

Art. 218 ust. 9 TFUE ma zastosowanie niezależnie od tego, czy Unia jest członkiem organu lub stroną umowy⁶.

Pojęcie „akty mające skutki prawne” obejmuje akty, które mają 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”⁷.

4.1.2. Zastosowanie w niniejszej sprawie

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

Akty, do przyjęcia których wzywa się powyższe dwa Komitety IMO, stanowią akty mające skutki prawne. Planowane akty mogą w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść następujących aktów prawnych Unii:

- Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/106/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie minimalnego poziomu wyszkolenia marynarzy. Wynika to z faktu, że w dyrektywie stosuje się część A kodu STCW.
- Rozporządzenia 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. Wynika to z faktu, że w przedmiotowym rozporządzeniu wprowadzono obowiązek stosowania planu oceny stanu technicznego (CAS) IMO wobec zbiornikowców pojedynczokadłubowych mających ponad 15 lat. W rozszerzonym programie inspekcji podczas kontroli masowców i zbiornikowców olejowych, zwanym inaczej rozszerzonym programem inspekcji (ESP), określono sposób przeprowadzania takiej zintensyfikowanej oceny. Z uwagi na fakt, że w planie oceny stanu technicznego do osiągnięcia celu stosuje się rozszerzony program inspekcji, wszelkie zmiany inspekcji w ramach rozszerzonego programu inspekcji będą automatycznie miały zastosowanie na mocy rozporządzenia (UE) nr 530/2012.
- Dyrektywy 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. Przestrzeganie kodeksu FSS jest obowiązkowe w ramach konwencji SOLAS.
- Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 528/2012 z dnia 22 maja 2012 r. w sprawie udostępniania na rynku i stosowania produktów biobójczych. Wynika to z faktu, że w rozporządzeniu zasadniczo zakazano udostępniania na rynku, a także stosowania farb przeciwpowrostowych zawierających cybutrynę we wszystkich państwach członkowskich UE i państwach EOG.

Z tego względu zmiany do:

⁶ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości w sprawie C-399/12, Niemcy/Rada (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, pkt 64.

⁷ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości w sprawie C-399/12, Niemcy/Rada (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, pkt 61–64.

- Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wykształcenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht,
- Międzynarodowego kodeksu rozszerzonego programu inspekcji podczas przeglądów masowców i zbiornikowców olejowych,
- Międzynarodowego kodeksu systemów bezpieczeństwa pożarowego („kodeks FSS”),
- Międzynarodowej konwencji o kontroli szkodliwych systemów przeciwporostowych stosowanych na statkach,

miałyby wpływ na prawo Unii poprzez stosowanie odpowiednio dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/106/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie minimalnego poziomu wykształcenia marynarzy; rozporządzenia 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; dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE z dnia 6 maja 2009 r. w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich; oraz rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 528/2012 z dnia 22 maja 2012 r. w sprawie udostępniania na rynku i stosowania produktów biobójczych.

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 przyjętej w trybie art. 218 ust. 9 TFUE jest uzależniona głównie od celu i treści planowanego aktu, którego dotyczy stanowisko, jakie ma być zajęte 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 poboczny charakter, decyzja przyjęta w trybie art. 218 ust. 9 TFUE musi mieć jedną materialną podstawę prawną, a mianowicie 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. Podsumowanie

Podstawą prawną proponowanej decyzji powinien być zatem 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 w ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej podczas 103. posiedzenia Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu i 76. posiedzenia Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego w związku z przyjęciem zmian do Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wykształcenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, Międzynarodowego kodeksu rozszerzonego programu inspekcji podczas przeglądów masowców i zbiornikowców olejowych, Międzynarodowego kodeksu systemów bezpieczeństwa pożarowego oraz Międzynarodowej konwencji o kontroli szkodliwych systemów przeciwporostowych stosowanych na statkach

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) Konwencja o Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) weszła w życie w dniu 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) Zgodnie z art. 28 lit. b) konwencji o IMO Komitet Bezpieczeństwa Morzu może przyjąć zmiany do Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wykształcenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht („konwencja STCW”)¹ oraz do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu („konwencja SOLAS”)².
- (4) Zgodnie z art. 38 lit. a) konwencji o IMO Komitet Ochrony Środowiska Morskiego może przyjąć zmiany do Międzynarodowej konwencji o kontroli szkodliwych systemów przeciwporostowych stosowanych na statkach („konwencja AFS”)³.
- (5) Na 103. posiedzeniu w dniach 5–14 maja 2021 r. Komitet Bezpieczeństwa na Morzu ma przyjąć zmiany do konwencji STCW, Międzynarodowego kodeksu rozszerzonego programu inspekcji podczas przeglądów masowców i zbiornikowców olejowych

¹ Konwencja STCW weszła w życie w dniu 28 kwietnia 1984 r.

² Konwencja SOLAS weszła w życie w dniu 25 maja 1980 r.

³ Konwencja AFS weszła w życie w dniu 17 września 2008 r.

(„kodeks ESP”) oraz Międzynarodowego kodeksu systemów bezpieczeństwa pożarowego („kodeks FSS”).

- (6) Na 76. posiedzeniu w dniach 10–17 czerwca 2021 r. Komitet Ochrony Środowiska Morskiego ma przyjąć zmiany do konwencji AFS.
- (7) Należy określić stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii na 103. posiedzeniu Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu, ponieważ zmiany do STCW, kodeksu ESP i kodeksu FSS będą mogły w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść przepisów prawa Unii, mianowicie odpowiednio na dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/106/WE⁴, rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 530/2012⁵ oraz dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE⁶.
- (8) Zmiany do części A kodu STCW konwencji STCW służyłyby doprecyzowaniu poziomu operacyjnego funkcji „oficera elektroautomatyka” oraz wprowadzeniu wspólnej definicji terminu „wysokie napięcie”. Unia powinna zatem poprzeć te zmiany, ponieważ służą one doprecyzowaniu funkcji osób pracujących na statku, zapewniając tym samym większą jasność w zakresie poszczególnych obowiązków i zadań.
- (9) Zmiany do załącznika 2 części A załącznika B do kodeksu ESP umożliwiłyby inspektorom skupienie się na podejrzanych obszarach podczas pomiarów grubości zbiornikowców podwójnokadłubowych. Unia powinna zatem poprzeć te zmiany, ponieważ zwiększą one bezpieczeństwo na morzu i zmniejszą ryzyko wycieków w razie wypadku.
- (10) W zmianach do rozdziału 9 kodeksu FSS uwzględniono by systemy łączące zwiększone bezpieczeństwo identyfikacji poszczególnych czujek pożarowych, których wymaga się na statkach pasażerskich, z mniej złożonym i kosztownym wyodrębnianiem awarii identyfikowalnych w obrębie sekcji, co jest dopuszczalne wyłącznie w przypadku statków towarowych oraz balkonów kabin statków pasażerskich. Unia powinna zatem poprzeć te zmiany, ponieważ doprowadzą one do lepszej ochrony osób znajdujących się na statku w razie pożarów.
- (11) Należy określić stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii na 76. posiedzeniu Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego, ponieważ zmiany do załączników 1 i 4 do konwencji AFS będą mogły w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść przepisów prawa Unii, mianowicie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 528/2012 z dnia 22 maja 2012 r. w sprawie udostępniania na rynku i stosowania produktów biobójczych.
- (12) Zmiany do załączników 1 i 4 do konwencji AFS zapewniłyby globalny zakaz w odniesieniu do substancji przeciwporostowej – cybutryny, której sprzedaż jest już zakazana w Unii.

⁴ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/106/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie minimalnego poziomu wyszkolenia marynarzy (Dz.U. L 323 z 3.12.2008, s. 33).

⁵ 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).

⁶ 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).

- (13) Stanowisko Unii powinno zostać wyrażone przez działające wspólnie państwa członkowskie Unii, które są członkami Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu oraz Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego IMO,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Stanowiska, jakie ma być zajęte w imieniu Unii na 103. posiedzeniu Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu Międzynarodowej Organizacji Morskiej („IMO”), polegają na wyrażeniu zgody na:

- a) przyjęcie zmian do Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, określonych w załącznikach 7 i 8 do dokumentu IMO MSC 102/24;
- b) przyjęcie zmian do Międzynarodowego kodeksu rozszerzonego programu inspekcji podczas przeglądów masowców i zbiornikowców olejowych, określonych w załączniku 15 do dokumentu IMO MSC 102/24; oraz
- c) przyjęcie zmian do Międzynarodowego kodeksu systemów bezpieczeństwa pożarowego, określonych w załączniku 20 do dokumentu IMO MSC 102/24.

Artykuł 2

Stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii na 76. posiedzeniu Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego IMO, polega na wyrażeniu zgody na przyjęcie zmian do Międzynarodowej konwencji o kontroli szkodliwych systemów przeciwporostowych stosowanych na statkach, określonych w załączniku 7 do dokumentu IMO MEPC 75/18.

Artykuł 3

1. Stanowisko, o którym mowa w art. 1, wyrażają działające wspólnie państwa członkowskie Unii, które są członkami Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu IMO.
2. Stanowisko, o którym mowa w art. 2, wyrażają działające wspólnie państwa członkowskie Unii, które są członkami Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego IMO.

Artykuł 4

Niniejsza decyzja skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Rady
Przewodniczący*