

Bruksela, 4 października 2018 r.
(OR. en)

12530/18

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2018/0325(NLE)

MAR 138
OMI 55
ENV 622

NOTA DO PUNKTU I/A

Od:	Sekretariat Generalny Rady
Do:	Komitet Stałych Przedstawicieli / Rada
Nr poprz. dok.:	12173/18 MAR 120 OMI 49 ENV 595
Nr dok. Kom.:	12103/18 MAR 118 OMI 48 ENV 593
Dotyczy:	Wniosek dotyczący DECYZJI RADY w sprawie stanowiska, jakie ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej w ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej podczas 73. posiedzenia Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego i 100. posiedzenia Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu w związku z przyjęciem zmian do prawidła 14 załącznika VI do Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz zmian do Międzynarodowego kodeksu wdrażania rozszerzonego programu inspekcji podczas przeglądów masowców i zbiornikowców olejowych z 2011 r. – Przyjęcie

WPROWADZENIE

1. W dniu 13 września 2018 r. Komisja przekazała Radzie wyżej wymieniony wniosek.
2. Wniosek dotyczy ustalenia stanowiska Unii na forum Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) podczas 73. posiedzenia Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego („MEPC 73”) i 100. posiedzenia Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu („MSC 100”) w związku z przewidywanym przyjęciem na tych posiedzeniach zmian do pewnych obowiązkowych instrumentów.

3. Oczekuje się, że MEPC 73 (22–26 października 2018 r.) przyjmie zmiany do prawidła 14. załącznika VI do Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki („MARPOL, załącznik VI”). Zmiany te dotyczą zakazu przewozu niespełniających wymogów paliw olejowych (tzn. paliw olejowych o zawartości siarki przekraczającej 0,5%) do celów spalania przeznaczonych do napędu lub obsługi statku. Taki zakaz przewozu przyczyniłby się do zdecydowanego wdrażania wymogu ogólnoświatowego ograniczenia zawartości siarki w paliwach olejowych do wysokości 0,5%, który staje się skuteczny w dniu 1 stycznia 2020 r. Jeśli zostaną przyjęte, zmiany te w decydujący sposób wywrą wpływ na treść przepisów prawa Unii, mianowicie na dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/802¹.
4. Oczekuje się, że MSC 100 (3–7 grudnia 2018 r.) przyjmie zmiany do Międzynarodowego kodeksu rozszerzonego programu inspekcji podczas przeglądów masowców i zbiornikowców olejowych z 2011 r. („kodeks ESP 2011”), które obejmują zmiany redakcyjne w tym kodeksie, lecz również nowe zasadnicze wymogi. Kodeks ESP z 2011 r. został wprowadzony z uwagi na wypadki na morzu z udziałem masowców i zbiornikowców. Jeżeli chodzi o zbiornikowce pojedynczokadłubowe, zmiany do kodeksu ESP 2011, jeśli zostaną przyjęte, w decydujący sposób wywrą wpływ na treść przepisów prawa Unii, mianowicie na rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 530/2012².

PRACE W ORGANACH PRZYGOTOWAWCZYCH RADY

5. Wniosek przeanalizowała Grupa Robocza ds. Żeglugi w dniach 18 i 25 września 2018 r. Na posiedzeniu w dniu 25 września Grupa Robocza ds. Żeglugi uzgodniła treść wniosku.
6. Na obecnym etapie delegacje Danii i Zjednoczonego Królestwa podtrzymują zastrzeżenia parlamentarne.

¹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/802 z dnia 11 maja 2016 r. odnosząca się do redukcji zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych (Dz.U. L 132 z 21.5.2016, s. 58).

² 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).

PODSUMOWANIE

7. Komitety Stałych Przedstawicieli / Rada są proszone o przyjęcie decyzji w wersji przedstawionej w dok. ST 12495/18 przygotowanym przez prawników lingwistów.
-