

Bruksela, 20 lutego 2024 r.
(OR. en)

6829/24

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2024/0040(NLE)

MAR 34
OMI 24
ENV 199
CLIMA 80

WNIOSEK

Od:	Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)
Data otrzymania:	20 lutego 2024 r.
Do:	Thérèse BLANCHET, sekretarz generalna Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	COM(2024) 74 final
Dotyczy:	Wniosek - DECYZJA RADY w sprawie stanowiska, jakie ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej na forum Międzynarodowej Organizacji Morskiej podczas 81. posiedzenia Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego i 108. posiedzenia Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu w kwestii przyjęcia zmian w Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (MARPOL), Międzynarodowej konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami, Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS), Międzynarodowym kodeksie bezpieczeństwa dla statków używających jako paliwo gazów lub innych paliw o niskiej temperaturze zapłonu (kodeks IGF), Międzynarodowym kodeksie rozszerzonego programu inspekcji podczas przeglądów masowców i zbiornikowców olejowych z 2011 r. (kodeks ESP z 2011 r.), Międzynarodowym kodeksie środków ratunkowych (kodeks LSA), Międzynarodowym kodeksie systemów bezpieczeństwa pożarowego (kodeks FSS) oraz Kodeksie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw i pełnienia wacht (kodeks STCW)

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2024) 74 final.

Załącznik: COM(2024) 74 final



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 20.2.2024 r.
COM(2024) 74 final

2024/0040 (NLE)

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, jakie ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej na forum Międzynarodowej Organizacji Morskiej podczas 81. posiedzenia Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego i 108. posiedzenia Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu w kwestii przyjęcia zmian w Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (MARPOL), Międzynarodowej konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami, Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS), Międzynarodowym kodeksie bezpieczeństwa dla statków używających jako paliwo gazów lub innych paliw o niskiej temperaturze zapłonu (kodeks IGF), Międzynarodowym kodeksie rozszerzonego programu inspekcji podczas przeglądów masowców i zbiornikowców olejowych z 2011 r. (kodeks ESP z 2011 r.), Międzynarodowym kodeksie środków ratunkowych (kodeks LSA), Międzynarodowym kodeksie systemów bezpieczeństwa pożarowego (kodeks FSS) oraz Kodeksie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw i pełnienia wacht (kodeks STCW)

UZASADNIENIE

1. PRZEDMIOT WNIOSKU

Niniejszy wniosek dotyczy decyzji w sprawie stanowiska, jakie ma być zajęte w imieniu Unii na 81. posiedzeniu Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego (MEPC 81) Międzynarodowej Organizacji Morskiej, które odbędzie się w dniach 18–22 marca 2024 r., oraz na 108. posiedzeniu Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu (MSC 108) Międzynarodowej Organizacji Morskiej, które odbędzie się w dniach 15–24 maja 2024 r.

Na MEPC 81 przewiduje się przyjęcie zmian:

- 1) w art. V Protokołu I do Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (MARPOL);
- 2) w załączniku VI do MARPOL oraz
- 3) w Międzynarodowej konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami.

Na MSC 108 przewiduje się przyjęcie zmian:

- 4) w rozdziałach II-1, II-2 oraz V Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS) z 1974 r.;
- 5) w Międzynarodowym kodeksie bezpieczeństwa dla statków używających jako paliwo gazów lub innych paliw o niskiej temperaturze zapłonu (Kodeks IGF);
- 6) w Międzynarodowym kodeksie rozszerzonego programu inspekcji podczas przeglądów masowców i zbiornikowców olejowych z 2011 r. (kodeks ESP z 2011 r.);
- 7) w Międzynarodowym kodeksie środków ratunkowych (kodeks LSA);
- 8) w Międzynarodowym kodeksie systemów bezpieczeństwa pożarowego (kodeks FSS) oraz
- 9) w sekcji A-VI/1 Kodeksu wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw i pełnienia wacht (STCW).

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 zanieczyszczaniu 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 z dniem 17 marca 1958 r.

Wszystkie państwa członkowskie są stronami konwencji. Unia nie jest stroną konwencji.

Wszystkie państwa członkowskie są stronami Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu 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.

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 ogólnoświatowa 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 (MSC) 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 (MEPC) 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 przeciwpiorostowe, 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 Ochrony Środowiska Morskiego IMO

W dniach 18–22 marca 2024 r., podczas 81. posiedzenia, Komitet Ochrony Środowiska Morskiego ma przyjąć zmiany w: art. V Protokołu I do konwencji MARPOL, załączniku VI

do konwencji MARPOL oraz Międzynarodowej konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami.

Celem planowanych zmian w art. V Protokołu I do konwencji MARPOL jest zmiana procedur sprawozdawczych dotyczących utraty kontenerów w celu uniknięcia podwójnej sprawozdawczości.

Celem planowanych zmian w załączniku VI do konwencji MARPOL dotyczącym paliw o niskiej temperaturze zapłonu i innych kwestii związanych z olejem opałowym jest rozwiązanie wymogu badania i uwzględnienia informacji o punkcie zapłonu w dokumencie dostawy paliwa dla paliw o niskiej temperaturze zapłonu, co było niezgodne z ostatnimi zmianami w rozdziale II-2 konwencji SOLAS przyjętymi na MSC 106. Jeśli chodzi o zmiany w dostępności danych w prowadzonej przez IMO bazie danych na temat zużycia paliwa przez statki (system gromadzenia danych na temat zużycia oleju opałowego przez statki) oraz w odniesieniu do włączenia danych dotyczących pracy transportowej i zwiększonego poziomu szczegółowości we wspomnianym systemie gromadzenia danych, celem jest optymalizacja wykorzystania tego systemu z korzyścią dla kształtowania polityki w zakresie obniżenia emisyjności w żegludze.

Celem planowanych zmian w Międzynarodowej konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami jest promowanie stosowania elektronicznych książeczek żeglarskich w ramach tej konwencji.

2.4. Planowane akty Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu IMO

W dniach 15-24 maja 2024 r., podczas 108. posiedzenia, Komitet Bezpieczeństwa na Morzu ma przyjąć zmiany w: rozdziałach II-1, II-2 i V konwencji SOLAS, Kodeksie IGF, kodeksie ESP z 2011 r., kodeksie LSA, kodeksie FSS oraz sekcji A-VI/1 kodeksu STCW.

Celem planowanych zmian w rozdziałach II-1, II-2 i V konwencji SOLAS z 1974 r. jest, odpowiednio, zapewnienie bezpiecznego holowania statków, zwiększenie bezpieczeństwa przeciwpożarowego statków pasażerskich, w tym statków pasażerskich ro-ro, oraz uproszczenie przetwarzania sprawozdań o utracie kontenerów.

Celem planowanych zmian w Kodeksie IGF jest zwiększenie bezpieczeństwa statków, w tym statków pasażerskich, wykorzystujących gaz ziemny jako paliwo.

Celem planowanych zmian w kodeksie ESP z 2011 r. jest wyjaśnienie procedur zatwierdzania i certyfikacji przedsiębiorstwa zajmującego się pomiarem grubości konstrukcji kadłuba.

Celem planowanych zmian w kodeksie LSA jest promowanie bezpieczeństwa morskiego przez zmianę obniżania prędkości jednostek ratunkowych i łodzi ratowniczych na statkach pasażerskich, zapewnienie odpowiedniej wydajności kamizelek ratunkowych w wodzie dla bezpieczeństwa marynarzy oraz przez podniesienie norm bezpieczeństwa dotyczących systemów zblocza jednociegnowego i haku z hakami zwalniającymi ładunek pod obciążeniem.

Celem planowanych zmian w kodeksie FSS jest poprawa bezpieczeństwa przeciwpożarowego statków pasażerskich, w szczególności statków pasażerskich ro-ro.

Celem planowanych zmian w sekcji A-VI/1 kodeksu STCW jest zapewnienie marynarzom bezpiecznego miejsca pracy.

3. STANOWISKO, JAKIE MA BYĆ ZAJĘTE W IMIENIU UNII NA 81. POSIEDZENIU KOMITETU OCHRONY ŚRODOWISKA MORSKIEGO

3.1. Zmiany w art. V Protokołu I do Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (MARPOL)

Na MSC 103 uzgodniono włączenie do programu prac po upływie dwuletniego okresu inicjatywy dotyczącej „Opracowania środków dotyczących wykrywania i obowiązkowego zgłaszania kontenerów utraconych na morzu, które to środki mogą usprawnić pozycjonowanie, śledzenie i odzyskiwanie takich kontenerów”, przy czym do realizacji tego punktu potrzebne będą dwa posiedzenia, a jako organ koordynujący wyznaczono Podkomitet Przewozu Ładunków i Kontenerów (CCC).

Na CCC 8 uzgodniono powołanie grupy roboczej ds. opracowania środków dotyczących wykrywania i obowiązkowego zgłaszania kontenerów utraconych na morzu i polecono jej, z uwzględnieniem uwag poczynionych i decyzji podjętych na posiedzeniu plenarnym, między innymi przygotowanie projektu zmian w art. V Protokołu I do konwencji MARPOL na podstawie wniosku UE (CCC 8/11/1).

Po rozważeniu sprawozdania grupy roboczej na CCC 8 uzgodniono projekt zmian w art. V Protokołu I do konwencji MARPOL w celu jednoczesnego przyjęcia przez MEPC.

Stanowisko Unii obejmowało aktywne poparcie tych zmian, ponieważ uwzględniono je we wniosku UE (CC 8/11/1 (Australia i in.)).

Na MEPC 80 zatwierdzono projekt zmian w art. V Protokołu I do konwencji MARPOL, po odnotowaniu, że na MSC 107 zatwierdzono powiązany projekt zmian w rozdziale V konwencji SOLAS, w celu ich przyjęcia na MEPC 81.

Stanowisko Unii obejmowało aktywne poparcie projektu zmian pod warunkiem zatwierdzenia powiązanego projektu zmian w rozdziale V konwencji SOLAS na MSC 107.

Unia powinna zatem poprzeć te zmiany, ponieważ ważne jest ustanowienie jednego systemu zgłaszania utraty kontenerów, aby uniknąć powielania wymogów dotyczących zgłaszania i uniknąć nieporozumień, co pociąga za sobą ryzyko niezgłaszania kontenerów utraconych na morzu.

3.2. Zmiany w załączniku VI do MARPOL

W odniesieniu do zmian w załączniku VI do konwencji MARPOL dotyczących paliw o niskiej temperaturze zapłonu i innych kwestii związanych z olejem opałowym:

Po przyjęciu w drodze rezolucji MEPC.362(79) zmian w załączniku VI do konwencji MARPOL w celu dodania punktu zapłonu do informacji, które należy zawrzeć w dokumencie dostawy paliwa, zwrócono się do zainteresowanych państw członkowskich i organizacji międzynarodowych o przedłożenie na MEPC 80 wniosków, ze szczególnym odniesieniem do ustanowienia wyłączenia dla paliw o niskiej temperaturze zapłonu w prawie 18.4 załącznika VI do konwencji MARPOL, w celu rozwiązania tej kwestii w ramach istniejącej inicjatywy 3.7 (MEPC 79/15, pkt 3.37).

Na MEPC 80, po uwzględnieniu sprawozdania grupy roboczej ds. zanieczyszczenia powietrza i efektywności energetycznej, zatwierdzono projekt zmian w prawidłach 2, 14 i 18 oraz dodatku I do załącznika VI do konwencji MARPOL z myślą o przyjęciu tych zmian na MEPC 81.

Stanowisko Unii obejmowało zlecenie dyskusji nad powyższymi zmianami grupie roboczej ds. zanieczyszczenia powietrza, tak aby można było je szczegółowo rozważyć.

Stanowisko Unii powinno obejmować poparcie tych zmian, aby rozwiązać kwestię wymogu badania i uwzględniania informacji o punkcie zapłonu w dokumencie dostawy paliwa w przypadku paliw o niskiej temperaturze zapłonu, co było niezgodne z ostatnimi zmianami w rozdziale II-2 konwencji SOLAS przyjętymi na MSC 106.

Jeśli chodzi o zmiany w załączniku VI do konwencji MARPOL dotyczącym dostępności danych w prowadzonej przez IMO bazie danych na temat zużycia paliwa przez statki (system gromadzenia danych na temat zużycia oleju opałowego przez statki) oraz w odniesieniu do włączenia danych dotyczących pracy transportowej i zwiększonego poziomu szczegółowości we wspomnianym systemie gromadzenia danych:

Na siedemdziesiątym ósmym posiedzeniu MEPC zatwierdził specjalny obszar prac nad przeglądem prowadzonego przez IMO systemu gromadzenia danych na temat zużycia oleju opałowego przez statki, zwracając się do zainteresowanych państw członkowskich i organizacji międzynarodowych o przedstawienie konkretnych wniosków na przyszłym posiedzeniu ISWG-GHG (dokument MEPC 78/17, pkt 7.120).

W związku z tym na 13. posiedzeniu międzysesyjna grupa robocza ds. gazów cieplarnianych (ISWG-GHG) omówiła wniosek przedłożony w dokumencie ISWG-GHG 13/7 (Austria i in.) w celu zmiany systemu prowadzonego przez IMO, analizując możliwe przyszłe zmiany modułu sprawozdawczego w zarządzanym przez IMO systemie GISIS, w tym dodatkowe parametry sprawozdawcze i zwiększoną przejrzystość.

Na MEPC 79 odnotowano powszechne poparcie dla wniosku dotyczącego uwzględnienia danych dotyczących pracy transportowej, możliwego wykorzystania innowacyjnych technologii i poziomu szczegółowości zgłaszanych danych oraz to, że w związku z tym zlecono ISWG-GHG 14 dalsze rozważenie projektu zmian w dodatku IX do załącznika VI do konwencji MARPOL, wykorzystując jako podstawę załącznik 1 do dokumentu ISWG-GHG 13/7, a współwnioskodawców dokumentu ISWG-GHG 13/7 poproszono o skonsultowanie się z delegacjami, które wyraziły obawy co do prac nad ewentualnym zmienionym wnioskiem.

Na ISWG-GHG 14 zapoznano się z szeregiem uwag i zwrócono się do MEPC 80 o odnotowanie:

1. że włączenie danych dotyczących pracy transportowej i zwiększonego poziomu szczegółowości zgłaszanych danych do prowadzonego przez IMO systemu gromadzenia danych na temat zużycia oleju opałowego przez statki cieszy się szerokim poparciem w grupie;
2. że wyrażono zastrzeżenia dotyczące różnych kwestii, takich jak niski stopień zaawansowania i harmonogram proponowanych zmian, tendencja do nadmiernego komplikowania mechanizmu dotyczącego CII, dostępność danych i przejrzystość oraz fakt, że grupa nie była w stanie sformułować wniosków w tych kwestiach; oraz
3. aby przekazano wnioski zawarte w dokumentach ISWG-GHG 14/4, ISWG-GHG 14/4/1, ISWG-GHG 14/4/2, jak również zestawiono proponowane zmiany przedstawione w załączniku 3 do dokumentu MEPC 80/WP.6, grupie roboczej ds. zanieczyszczenia powietrza i efektywności energetycznej, która ma zostać powołana podczas MEPC 80, do dalszego rozważenia w celu ich finalizacji z uwzględnieniem uwag zgłoszonych na tym posiedzeniu.

Grupa odnotowała, że kwestii tej nie rozpatrzono ponownie podczas ISWG-GHG 15 i że wszelkie dalsze dokumenty dotyczące tej kwestii należy przedłożyć na MEPC 80.

Na MEPC 80 powołano grupę roboczą ds. zanieczyszczenia powietrza i efektywności energetycznej w celu omówienia kilku tematów, w tym proponowanych zmian w załączniku

VI do konwencji MARPOL odnoszących się do przeglądu prowadzonego przez IMO systemu gromadzenia danych na temat zużycia oleju opałowego, z wykorzystaniem załącznika 3 do dokumentu MEPC 80/WP.6 jako podstawy, z myślą o sfinalizowaniu projektów zmian w załączniku VI do konwencji MARPOL na tym posiedzeniu.

Na MEPC 80 zatwierdzono projekt zmian w załączniku VI do konwencji MARPOL w celu ich przyjęcia na MEPC 81.

Stanowisko Unii powinno obejmować poparcie tych zmian, ponieważ służą one optymalizacji wykorzystania systemu gromadzenia danych z korzyścią dla kształtowania polityki w zakresie obniżenia emisyjności żeglugi oraz stanowią kompromis między szerszym dostępem sekretariatu IMO do danych z systemu gromadzenia danych IMO i do kontroli nad tymi danymi. Z jednej strony przedsiębiorstwom oferującym konsultacje analityczne i jednostkom badawczym udziela się dostępu do danych z systemu gromadzenia danych pod warunkiem zatwierdzenia przez sekretariat IMO, a z drugiej strony każdemu przedsiębiorstwu zapewnia się możliwość dobrowolnego ujawnienia danych z systemu gromadzenia danych dotyczących ich statków.

3.3. Zmiany w Międzynarodowej konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami

Podczas MEPC 80 powołano grupę ds. przeglądu wód balastowych. Zwrócono się do niej m.in. o rozważenie proponowanych wytycznych dotyczących stosowania elektronicznych książeczek żeglarskich w ramach Międzynarodowej konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami (konwencja BWM 2004), zawartych w załączniku do dokumentu MEPC 79/4/10, oraz zalecenie komitetowi, w zależności od wyniku rozpatrzenia proponowanych wytycznych dotyczących stosowania elektronicznych książeczek żeglarskich na podstawie konwencji BWM 2004, rozważenia proponowanych zmian w konwencji BWM 2004 zawartych w dokumencie MEPC 79/4/9 oraz udzielenie komitetowi doradztwa w tym zakresie.

Wspomniana grupa robocza zakończyła prace nad projektem wytycznych dotyczących stosowania elektronicznych książeczek żeglarskich na podstawie konwencji BWM 2004 i zwróciła się do MEPC 80 o przyjęcie projektu rezolucji MEPC w sprawie wytycznych dotyczących stosowania elektronicznych książeczek żeglarskich na podstawie konwencji BWM 2004. W związku z finalizacją projektu wytycznych grupa zajęła się także pewnymi kwestiami związanymi z proponowanymi zmianami w przepisach A-1 i B-2 konwencji dotyczącymi istniejących elektronicznych książeczek żeglarskich, które mogą nie być dostosowane do przedmiotowych wytycznych, oraz dotyczącymi weryfikacji wpisów przez kapitana.

W efekcie na MEPC 80 rozpatrzono i zatwierdzono projekty zmian w przepisach A-1 i B-2 konwencji BWM dotyczących stosowania elektronicznych książeczek żeglarskich na podstawie konwencji z myślą o przyjęciu tych zmian na MEPC 81.

Stanowisko Unii powinno obejmować poparcie tych zmian, ponieważ stanowią one krok w kierunku transformacji cyfrowej w drodze prowadzenia elektronicznych książeczek żeglarskich na podstawie konwencji BWM 2004.

4. STANOWISKO, JAKIE MA BYĆ ZAJĘTE W IMIENIU UNII NA 108. POSIEDZENIU KOMITETU BEZPIECZEŃSTWA NA MORZU

4.1. Zmiany w rozdziałach II-1, II-2 oraz V Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS) z 1974 r.

W odniesieniu do zmian w rozdziale II-1 konwencji SOLAS z 1974 r.:

Na MSC 103 uzgodniono powierzenie Podkomitetowi Projektowania i Konstrukcji Statków (SDC) nowej inicjatywy dotyczącej „Opracowania zmian w prawidle II-1/3-4 konwencji SOLAS w celu stosowania wymogów dotyczących awaryjnego wyposażenia holowniczego na zbiornikowcach w odniesieniu do innych rodzajów statków”, przy czym docelowym rokiem zakończenia był 2023 r.

Na SDC 8 Unia wraz z Australią, Kanadą, Marokiem, Nową Zelandią i Vanuatu przedłożyła dokument SDC 8/12/1 na poparcie tego punktu porządku obrad, w którym zaproponowała rozszerzenie zakresu prawidła II-1/3-4 ust. 1 konwencji SOLAS (obecnie mającego zastosowanie wyłącznie do zbiornikowców o nośności nie mniejszej niż 20 000 ton) na wszystkie nowe statki inne niż zbiornikowce o pojemności brutto wynoszącej co najmniej 20 000 ton. Z drugiej strony Chiny (SDC 8/12) zaproponowały zmianę prawidła II-1/3-4 konwencji SOLAS mającą zastosowanie do statków o pojemności brutto powyżej 150 000 ton, innych niż zbiornikowce.

Przewodniczący zwrócił uwagę, że oba wnioski w ramach tego punktu porządku obrad są od siebie zbyt oddalone. W związku z tym, biorąc pod uwagę brak czasu, najlepszym rozwiązaniem byłoby przełożenie dyskusji na SDC 9.

Na SDC 9 powołano grupę ekspertów ds. stosowania awaryjnego wyposażenia holowniczego na zbiornikowcach w odniesieniu do innych rodzajów statków i polecono jej, z uwzględnieniem uwag poczynionych i decyzji podjętych na posiedzeniu plenarnym, sfinalizowanie projektu zmian w prawidle II-1/3-4 konwencji SOLAS na podstawie dokumentu SDC 8/12/1. Po dyskusji i biorąc pod uwagę, że zdecydowana większość wyraziła poparcie dla wniosku zawartego w dokumencie SDC 8/12/1, podkomitet zgodził się na wartość progową wynoszącą co najmniej 20 000 ton brutto dla nowych statków wymagających awaryjnych rozwiązań holowniczych. Podkomitet zwrócił się do MSC 107 o zatwierdzenie projektu zmian w prawidle II-1/3-4 konwencji SOLAS z myślą o ich późniejszym przyjęciu (SDC 9/16, załącznik 9).

Stanowisko Unii obejmowało poparcie zmian zaproponowanych przez Unię w prawidle II-1/3-4 konwencji SOLAS w celu rozszerzenia zakresu prawidła II-1/3-4 ust. 1 konwencji SOLAS (obecnie mającego zastosowanie wyłącznie do zbiornikowców o nośności nie mniejszej niż 20 000 ton) na wszystkie nowe statki inne niż zbiornikowce o pojemności brutto wynoszącej co najmniej 20 000.

Na MSC 107 zatwierdzono projekt zmian w prawidle II-1/3-4 konwencji SOLAS odnoszących się do nowych wymogów dotyczących wszystkich nowych statków innych niż zbiornikowce o pojemności nie mniejszej niż 20 000 ton brutto, które mają posiadać awaryjne wyposażenie holownicze, z myślą o przyjęciu tych zmian na MSC 108.

Stanowisko Unii powinno obejmować poparcie tych zmian w celu znacznego zwiększenia bezpieczeństwa oraz zapewnienia możliwości bezpiecznego holowania wszystkich nowych statków innych niż zbiornikowce, w szczególności statków pasażerskich o pojemności brutto wynoszącej co najmniej 20 000 w sytuacjach awaryjnych.

W odniesieniu do zmian w rozdziale II-2 konwencji SOLAS z 1974 r. dotyczących bezpieczeństwa przeciwpożarowego, w szczególności na statkach pasażerskich, a w szczególności:

Zapobieganie pożarom i wybuchom – prawo 4:

Na MSC 105 zatwierdzono, a na MSC 106 przyjęto projekt zmian w rozdziale II-2 konwencji SOLAS w odniesieniu do dostawców paliwa olejowego, którzy nie spełnili wymogów w zakresie punktu zapłonu, podejmowania działań przeciwko dostawcom paliwa olejowego, co do których potwierdzono, że dostarczają paliwo olejowe niespełniające minimalnych wymogów w zakresie punktu zapłonu, oraz dokumentacji dotyczącej punktu zapłonu konkretnej partii paliwa przy bunkrowaniu.

Na MSC 105 zatwierdzono również zaktualizowany plan działania i powołanie grupy korespondencyjnej ds. opracowania dalszych środków służących poprawie bezpieczeństwa statków w związku z wykorzystywaniem przez nie paliwa olejowego, aby grupa ta przedłożyła sprawozdanie na MSC 107, z myślą o dalszym opracowywaniu projektów wytycznych dla statków w sytuacjach, w których dysponują one orientacyjnymi wynikami badań sugerującymi, że dostarczany olej opałowy może nie spełniać wymogów dotyczących punktu zapłonu.

Wspomniana grupa korespondencyjna zgodziła się kontynuować prace nad ogólnym wymogiem na podstawie konwencji SOLAS, zgodnie z którym olej opałowy nie powinien zagrażać bezpieczeństwu statku, podobnie jak w przypadku prawidła 18.3.1.1.3 załącznika VI do konwencji MARPOL, na podstawie załącznika 3 do MSC 107/6. Grupa omówiła także zastrzeżenia wyrażone na posiedzeniu plenarnym w odniesieniu do sformułowania „szkodliwe dla załogi”. Po odnotowaniu, że terminu „szkodliwe dla załogi” użyto w załączniku VI do konwencji MARPOL, grupa zgodziła się na użycie tego samego terminu w projekcie zmian w konwencji SOLAS. Grupa uzgodniła również projekt nowego prawidła II-2/4.2.1.9 konwencji SOLAS, przedstawiony w załączniku 3 do dokumentu MSC 107/WP.10, do zatwierdzenia przez komitet, a następnie przyjęcia.

Na MSC 107 zatwierdzono projekt zmian w prawidło II-2/4 konwencji SOLAS odnoszących się do parametrów oleju opałowego innych niż punkt zapłonu w celu przyjęcia tych zmian na MSC 108.

Stanowisko Unii na MSC 107 obejmowało dalsze omawianie prac w ramach grupy roboczej, ponieważ grupa korespondencyjna nie zakończyła tych prac.

Stanowisko Unii powinno obejmować poparcie tych zmian, ponieważ pozwolą one zwiększyć bezpieczeństwo stosowania oleju opałowego, w szczególności na statkach pasażerskich.

Thumienie pożaru i wymagania specjalne – prawo 7, 9, 20 i 23:

Na MSC 97 uzgodniono proponowane przez UE nowe inicjatywy dotyczące pożarów na pokładach ro-ro statków pasażerskich w oparciu o badanie dotyczące wypadków na statkach pasażerskich typu ro-ro, określając 14 obszarów możliwych interwencji w celu poprawy i zmiany instrumentów.

Na 6. posiedzeniu podkomitetu ds. systemów okrętowych i wyposażenia statków (SSE) udało się sfinalizować projekt tymczasowych wytycznych, który zawierał kilka wniosków będących bezpośrednim wynikiem dwóch badań FIRESAFE. Ponadto w SSE 6 poczyniono znaczne postępy w opracowywaniu projektów zmian w zmienionych wytycznych dotyczących konserwacji i kontroli systemów i urządzeń ochrony przeciwpożarowej (MSC.1/Circ.1432).

Na SSE 8 kontynuowano prace nad projektem zmian w rozdziale II-2 konwencji SOLAS i kodeksie FSS w odniesieniu do nowych i istniejących statków pasażerskich ro-ro oraz

ponownie powołano grupę korespondencyjną ds. ochrony przeciwpożarowej, aby prace mogły dalej postępować w okresie między sesjami, zgodnie z warunkami określonymi w pkt 6.26 dokumentu SSE 8/20, i polecono grupie przedstawienie sprawozdania na tej sesji.

Na SSE 9 uzgodniono projekt zmian w rozdziale II-2 konwencji SOLAS dotyczącym bezpieczeństwa przeciwpożarowego na statkach pasażerskich ro-ro, przedstawiony w załączniku 5 do SSE 9/20, z myślą o zatwierdzeniu na MSC 107, a następnie przyjęciu na MSC 108.

Na SSE 9 zauważono również, że grupa rozważyła wykrywanie pożaru na posterunkach dowodzenia i w odległych pomieszczeniach służbowych na statkach towarowych i zgodziła się, że termin „centralny posterunek dowodzenia stale obsługiwany przez załogę”, zaproponowany w sprawozdaniu grupy korespondencyjnej (SSE 9/6), należy zastąpić terminem „wszystkie posterunki dowodzenia i pomieszczenia do kontroli ładunku”. Następnie podkomitet uzgodnił projekt zmian w prawidło II-2/7.5.5 konwencji SOLAS, przedstawiony w załączniku 5 do SSE 9/20, z myślą o zatwierdzeniu na MSC 107 i przyjęciu na MSC 108.

Stanowisko Unii na SSE 9 zakładało ogólne poparcie sprawozdania grupy korespondencyjnej ds. ochrony przeciwpożarowej (SSE 9/6) i zaproponowanie przekazania niniejszego dokumentu oraz dokumentu SSE 9/6/1 (Japonia) do dalszej szczegółowej dyskusji w celu sfinalizowania zmian w rozdziale II-2 konwencji SOLAS i kodeksie FSS na tym posiedzeniu.

Na MSC 107 zatwierdzono projekt zmian w rozdziale II-2 konwencji SOLAS dotyczących bezpieczeństwa przeciwpożarowego statków pasażerskich ro-ro zgodnie z pkt 14.16.2 sprawozdania MSC 107 (MSC 107/20) oraz załącznikiem 33 do dokumentu MSC 107/20/Add. 1 z myślą o ich przyjęciu na MSC 108.

Stanowisko Unii na MSC 107 obejmowało poparcie projektu zmiany w rozdziale II-2 konwencji SOLAS, ale z uwzględnieniem zmian zaproponowanych przez Japonię (MSC 107/14/4).

Stanowisko Unii powinno zakładać poparcie tych zmian, ponieważ przyniosą one znaczne korzyści dla bezpieczeństwa życia na morzu poprzez zwiększenie norm bezpieczeństwa przeciwpożarowego statków pasażerskich, a w szczególności statków pasażerskich ro-ro.

W odniesieniu do zmian w rozdziale V konwencji SOLAS z 1974 r. dotyczących bezpieczeństwa żegluga – prawidła 31 i 32:

Na MSC 103 uzgodniono włączenie do programu prac po upływie dwuletniego okresu inicjatywy dotyczącej „Opracowania środków dotyczących wykrywania i obowiązkowego zgłaszania kontenerów utraconych na morzu, które to środki mogą usprawnić pozycjonowanie, śledzenie i odzyskiwanie takich kontenerów”, przy czym do realizacji tego punktu potrzebne będą dwa posiedzenia, a jako organ koordynujący wyznaczono Podkomitet Przewozu Ładunków i Kontenerów (CCC).

Na CCC 8 uzgodniono powołanie grupy roboczej ds. opracowania środków dotyczących wykrywania i obowiązkowego zgłaszania kontenerów utraconych na morzu i polecono jej, z uwzględnieniem uwag poczynionych i decyzji podjętych na posiedzeniu plenarnym, między innymi przygotowanie projektu zmian w rozdziale V konwencji SOLAS na podstawie wniosku UE (CCC 8/11/1).

Na CCC 8 sfinalizowano i uzgodniono projekt zmian w rozdziale V konwencji SOLAS, zgodnie z załącznikiem 7 do CCC 8/18, w celu przedłożenia go MSC 107 do zatwierdzenia i późniejszego przyjęcia. Podkomitet zatwierdził również opinię grupy roboczej, że zmiany te powinny wejść w życie 1 stycznia 2026 r., pod warunkiem że zostaną one przyjęte przed 1

lipca 2024 r. zgodnie ze śródkresowym cyklem zmian *ad hoc* uzgodnionym przez MSC 104 (CCC 8/WP.5, pkt 18).

Stanowisko Unii podczas CCC 8 zakładało aktywne poparcie wniosku CCC 8/11/1 (Australia i in.) i zasugerowaniu, by wniosek ten – wraz z dokumentami CCC 8/INF.7 (Niderlandy) i CCC 8/INF.9 (Francja) – został przekazany do dyskusji technicznej na forum grupy roboczej ds. opracowania środków dotyczących wykrywania i obowiązkowego zgłaszania kontenerów utraconych na morzu.

Na MSC 107 zatwierdzono projekty zmian w rozdziale V konwencji SOLAS w odniesieniu do zgłaszania przypadków utraty kontenerów, z myślą o ich przyjęciu na MSC 108.

Unia powinna poprzeć te zmiany, ponieważ pozwolą one uprościć przetwarzanie sprawozdań o utracie kontenerów do celów spełnienia obowiązków regulacyjnych, zawierają wymóg przekazywania sprawozdań przez państwo bandery do IMO, zwiększą bezpieczeństwo żeglugi i przyczynią się do zapobiegania zanieczyszczeniom.

4.2. Zmiany w Międzynarodowym kodeksie bezpieczeństwa dla statków używających jako paliwo gazów lub innych paliw o niskiej temperaturze zapłonu (kodeks IGF)

Na CCC 8 uzgodniono powołanie grupy roboczej ds. zmian w Kodeksie IGF i przeglądu Międzynarodowego kodeksu budowy i wyposażenia statków przewożących skroplone gazy luzem (kodeks IGC) i poleciła jej, biorąc pod uwagę uwagi i decyzje podjęte na posiedzeniu plenarnym, sfinalizowanie kilku projektów zmian w kodeksie IGF.

Na CCC 8 uzgodniono projekt zmian w Kodeksie IGF, zgodnie z załącznikiem 3 do CCC 8/18, w celu przedłożenia MSC 107 do zatwierdzenia i późniejszego przyjęcia. W tym kontekście Podkomitet zatwierdził zalecenie grupy roboczej dotyczące wydania okólnika MSC w sprawie wczesnego wdrożenia projektów zmian w pkt 4.2.2 i 8.4.1–8.4.3 Kodeksu IGF, z zastrzeżeniem przyjęcia przez MSC 108 (pkt 14 CCC 8/WP.4).

Stanowisko Unii na CCC 8 zakładało poparcie powołania grupy roboczej w celu sfinalizowania zmian w Kodeksie IGF określonych w sprawozdaniu grupy korespondencyjnej (CCC 8/3), a także rozważenia dokumentów CCC 8/3/1-3 (Międzynarodowe Stowarzyszenie Towarzystw Klasyfikacyjnych) i CCC 8/3/4 (Republika Korei) oraz grupy roboczej ds. opracowania przepisów bezpieczeństwa dla nowych paliw alternatywnych, w szczególności w celu sfinalizowania projektu tymczasowych wytycznych dla statków stosujących paliwa na gaz płynny i dalszego rozwijania projektu wytycznych tymczasowych dla statków wykorzystujących wodór jako paliwo.

Na MSC 107 zatwierdzono projekt zmian w Kodeksie IGF z myślą o ich przyjęciu na MSC 108 wraz z okólnikiem MSC w sprawie wczesnego wdrożenia projektów zmian w pkt 4.2.2 i 8.4.1–8.4.3 kodeksu IGF.

Unia powinna poprzeć te zmiany, ponieważ przyczynią się one do zwiększenia bezpieczeństwa statków, w tym statków pasażerskich, wykorzystujących gaz ziemny jako paliwo.

4.3. Zmiany w Międzynarodowym kodeksie rozszerzonego programu inspekcji podczas przeglądów masowców i zbiornikowców olejowych z 2011 r. (kodeks ESP z 2011 r.)

Na MSC 106 przyjęto zmiany w częściach A i B załączników A i B do kodeksu ESP z 2011 r. przygotowane na SDC 8 zgodnie z procedurą przeprowadzania regularnych aktualizacji kodeksu uzgodnioną na MSC 92, która wyłącza regularne aktualizacje kodeksu ESP z 2011 r. z czteroletniego cyklu wejścia w życie poprawek do konwencji SOLAS (pkt 13.31 MSC

92/26). Zmiany należy uznać za przyjęte w dniu 1 stycznia 2024 r.; wchodzi one w życie z dniem 1 lipca 2024 r.

W SDC 9 przeanalizowano dokument SDC 9/6 (Chiny), w którym zaproponowano zmianę procedur zatwierdzania i certyfikacji przedsiębiorstwa zajmującego się pomiarem grubości konstrukcji kadłuba, tak aby umożliwić administracjom wykonywanie prawa do audytu firmy dokonującej pomiaru grubości konstrukcji kadłuba. Po przeprowadzeniu analizy podkomitet uzgodnił projekt rezolucji MSC w sprawie zmian w Międzynarodowym kodeksie rozszerzonego programu inspekcji podczas przeglądów masowców i zbiornikowców olejowych z 2011 r. (kodeks ESP z 2011 r.), w wersji przedstawionej w załączniku 3 do SDC 9/16, do przedłożenia MSC 107 do zatwierdzenia, a następnie przyjęcia.

Stanowisko Unii na SDC 9 zakładało poparcie wniosku.

Na MSC 107 zatwierdzono projekt zmian w kodeksie ESP z 2011 r. z myślą o ich przyjęciu na MSC 108.

Stanowisko Unii na MSC 107 zakładało poparcie wniosku.

W związku z tym Unia powinna poprzeć te zmiany, ponieważ doprecyzują one procedury zatwierdzania i certyfikacji przedsiębiorstwa zajmującego się pomiarem grubości konstrukcji kadłuba w załącznikach do wprowadzonych w 2019 r. zmian w kodeksie ESP z 2011 r., odnosząc się do administracji, a nie do organizacji uznanej przez administrację.

4.4. Zmiany w Międzynarodowym kodeksie środków ratunkowych (kodeks LSA)

W odniesieniu do zmian w minimalnej i maksymalnej prędkości obniżania jednostek ratunkowych i łodzi ratowniczych (pkt 6.1.2.8 i 6.1.2.10 kodeksu LSA):

na MSC 99 przeanalizowano dokument MSC 99/20/2 (Japonia) i uzgodniono, że do swojego porządku obrad po zakończeniu cyklu dwuletniego zostanie włączona inicjatywa pt. „Opracowanie zmian w kodeksie LSA w celu zmiany prędkości obniżania jednostek ratunkowych i łodzi ratowniczych na statkach towarowych”, przy czym do uzupełnienia tego punktu potrzebne są dwa posiedzenia, wyznaczając Podkomitet SSE jako organ koordynujący (pkt 20.14–20.18 MSC 99/22). Komitet uzgodnił również, że zmiany, które mają zostać opracowane, powinny mieć zastosowanie do wszystkich statków towarowych, do których stosuje się rozdział III konwencji SOLAS, oraz do wszystkich urządzeń do wodowania z użyciem talii i wciągarek, a instrumentem, który miał zostać zmieniony, był pkt 6.1.2.8 kodeksu LSA.

Na SSE 9, po przypomnieniu, że inicjatywa ogranicza się wyłącznie do zmian dotyczących statków towarowych, zwrócono uwagę na wniosek grupy roboczej ds. LSA, zgodnie z którym projekt zmienionych wymogów dotyczących minimalnej prędkości obniżania jednostek ratunkowych i łodzi ratowniczych nie będzie miał wpływu na statki pasażerskie, które mają już ograniczenie wysokości żurawi zgodnie z prawidłem III/24 konwencji SOLAS. W związku z tym podkomitet zwrócił się, aby na MSC 107 rozszerzyć stosowanie wyżej wymienionego projektu zmian w rozdziale VI kodeksu LSA w odniesieniu do zmienionych pkt 6.1.2.8 i 6.1.2.10 na statki pasażerskie, tak aby zastosowanie miała również maksymalna prędkość obniżania, i zauważył, że grupa przygotowała projekt zmian, tak aby miały one zastosowanie zarówno do statków towarowych, jak i pasażerskich.

Następnie Podkomitet uzgodnił projekt rezolucji MSC w sprawie zmian w kodeksie LSA dotyczących minimalnej i maksymalnej prędkości obniżania jednostek ratunkowych i łodzi ratowniczych oraz arkusza kontroli/monitorowania i formatu zapisu, w wersji przedstawionej w załączniku 4 do SSE 9/20, z myślą o zatwierdzeniu na MSC 107, a następnie na MSC 108.

Na MSC 107 uzgodniono zmianę projektu zmian w pkt 6.1.2.10 kodeksu LSA zgodnie z propozycją zawartą w dokumencie MSC 107/14/5 i zatwierdzono projekt zmian w kodeksie LSA (pkt 6.1.2.8 i 6.1.2.10) z myślą o ich przyjęciu na MSC 108.

Stanowisko Unii na MSC 107 zakładało poparcie tej decyzji, ponieważ zwiększy ona bezpieczeństwo statków pasażerskich.

Stanowisko Unii powinno polegać na poparciu tych zmian, ponieważ przyczyniają się one do zwiększenia bezpieczeństwa morskiego poprzez zmianę obniżania prędkości jednostek ratunkowych i łodzi ratowniczych na statkach pasażerskich.

W odniesieniu do zmian dotyczących wydajności kamizelek ratunkowych w wodzie (pkt 2.2.1.6.2 kodeksu LSA):

na MSC 101 zamieszczono w porządku obrad komitetu inicjatywę pt. „Opracowanie zmian w kodeksie LSA i rezolucji MSC.81(70) w celu rozwiązania kwestii wydajności kamizelek ratunkowych zgodnych z konwencją SOLAS w wodzie”, ukierunkowanych na poprawę wydajności kamizelek ratunkowych w wodzie w celu ograniczenia ryzyka związanego z zanurzaniem marynarzy w wodzie, przy czym do uzupełnienia tego punktu wymagane są dwa posiedzenia, wyznaczając Podkomitet jako organ koordynujący.

Na SSE 9 uzgodniono projekt zmian w rozdziale II kodeksu LSA, przedstawiony w załączniku 4 do SSE 9/20, z myślą o zatwierdzeniu na MSC 107, a następnie przyjęciu na MSC 108.

Stanowisko Unii na SSE 9 zakładało poparcie przekazania odpowiednich sekcji SSE 9/3 (załączniki 2 i 3 do sprawozdania grupy korespondencyjnej LSA) oraz dokumentów przedłożonych w ramach przedmiotowego punktu porządku obrad grupie roboczej ds. LSA do szczegółowej analizy z myślą o ich finalizacji na tym posiedzeniu.

Na MSC 107 zatwierdzono projekt zmian w rozdziale II kodeksu LSA dotyczących wydajności kamizelek ratunkowych w wodzie, z myślą o ich przyjęciu na MSC 108.

Stanowisko Unii zakładało poparcie przekazania odpowiednich sekcji SSE 9/3 (załączniki 2 i 3 do sprawozdania grupy korespondencyjnej LSA) oraz dokumentów przedłożonych w ramach przedmiotowego punktu porządku obrad grupie roboczej ds. LSA do szczegółowej analizy z myślą o ich finalizacji na tym posiedzeniu.

Stanowisko Unii powinno polegać na poparciu tych zmian, ponieważ przyczyniają się one do zwiększenia bezpieczeństwa morskiego poprzez zapewnienie odpowiedniej wydajności kamizelek ratunkowych w wodzie, co zwiększa bezpieczeństwo marynarzy.

W odniesieniu do zmian dotyczących systemów zblocza jednocięgnowego i haku w wyposażeniu łodzi ratunkowych (pkt 4.4.7.6.8 i 4.4.7.6.17 kodeksu LSA)

na MSC 99 przeanalizowano dokument MSC 99/20/2 (Japonia) i uzgodniono, że do swojego porządku obrad po zakończeniu cyklu dwuletniego zostanie włączona inicjatywa pt. „Opracowanie zmian w kodeksie LSA w celu zmiany prędkości obniżania jednostek ratunkowych i łodzi ratowniczych na statkach towarowych”, przy czym do uzupełnienia tego punktu potrzebne są dwa posiedzenia, wyznaczając Podkomitet SSE jako organ koordynujący (pkt 20.14–20.18 MSC 99/22).

Na SSE 7 przeanalizowano projekt zmian w pkt 4.4.7.6.17 kodeksu LSA dotyczących systemów zblocza jednocięgnowego i haku z możliwością zwolnienia ładunku pod obciążeniem i co do zasady wyrażono zgodę na projekt zmian (załącznik 5 do SSE 7/WP.3).

Na MSC 106 przeanalizowano dokument MSC 106/11/1 (Wspólnota Bahamów i in.), w którym wskazano nieprzewidzianą konsekwencję proponowanego skreślenia pkt 4.4.7.6.8

dotyczącego haków nieobciążonych ładunkiem, i uzgodniono, że konieczna jest dalsza dyskusja na forum SSE 9. Ponadto Komitet ponownie określił zakres inicjatywy, aby uwzględnić inne podpunkty pkt 4.4.7.6 kodeksu LSA celem zapewnienia jasności niezbędnej do spójnego stosowania wymogów i zmienić nazwę na „Zmiany w kodeksie LSA dotyczące systemów zblocza jednocięgnowego i haku z możliwością zwolnienia ładunku pod obciążeniem”.

Na SSE 9 uzgodniono projekt zmian w pkt 4.4.7.6.8 i 4.4.7.6.17 (uzgodnionych już na SSE 7) rozdziału IV kodeksu LSA dotyczących systemów zblocza jednocięgnowego i haku, zgodnie z załącznikiem 4 do SSE 9/20, z myślą o zatwierdzeniu na MSC 107, a następnie przyjęciu na MSC 108. W związku z tym Podkomitet uzgodnił, że stałe haki z urządzeniem sprężynowym na otwarciu haka należy uznać za spełniające wymogi pkt 4.4.7.6.8 kodeksu LSA, ze zmianami, w przypadku gdy automatycznie wracają one do pozycji wyjściowej.

Stanowisko Unii na SSE 9 zakładało dalsze omówienie stosownych dokumentów na forum grupy roboczej.

Na MSC 107 zatwierdzono projekt zmian w pkt 4.4.7.6.8 i 4.4.7.6.17 kodeksu LSA dotyczących systemów zblocza jednocięgnowego i haku, z myślą o ich przyjęciu na MSC 108.

Stanowisko Unii zakładało poparcie zmian.

Stanowisko Unii powinno zakładać poparcie zmian w kodeksie LSA, ponieważ przyczyniają się one do zwiększenia bezpieczeństwa morskiego poprzez zaostrzenie norm bezpieczeństwa systemów zblocza jednocięgnowego i haku z hakami zwalnającymi ładunek pod obciążeniem poprzez usunięcie wyłączeń przewidzianych w pkt 4.4.7.6.17.

4.5. Zmiany w Międzynarodowym kodeksie systemów bezpieczeństwa pożarowego (kodeks FSS)

Na MSC 97 uzgodniono proponowane przez UE nowe inicjatywy dotyczące pożarów na pokładach ro-ro statków pasażerskich w oparciu o badanie dotyczące wypadków na statkach pasażerskich typu ro-ro, określając 14 obszarów możliwych interwencji w celu poprawy i zmiany instrumentów.

Na SSE 6 udało się sfinalizować projekt tymczasowych wytycznych, który zawierał kilka propozycji będących bezpośrednim wynikiem dwóch badań FIRESAFE. Ponadto w SSE 6 poczyniono znaczne postępy w opracowywaniu projektów zmian w zmienionych wytycznych dotyczących konserwacji i kontroli systemów i urządzeń ochrony przeciwpożarowej (MSC.1/Circ.1432). Ostatecznie na MSC 101 zatwierdzono tymczasowe wytyczne.

Na SSE 7 zasadniczo zatwierdzono projekt zmian w rozdziałach 7 i 9 kodeksu FSS, mając na uwadze, że grupa korespondencyjna będzie dalej rozważać kwestię dodatkowych wymogów dotyczących liniowego systemu wykrywania ciepła w kodeksie FSS.

Na SSE 8 kontynuowano prace nad projektem zmian w rozdziale II-2 konwencji SOLAS i kodeksie FSS w odniesieniu do nowych i istniejących statków pasażerskich ro-ro oraz ponownie powołano grupę korespondencyjną ds. ochrony przeciwpożarowej, aby prace mogły dalej postępować w okresie między sesjami, zgodnie z warunkami określonymi w pkt 6.26 dokumentu SSE 8/20, i polecono grupie przedstawienie sprawozdania na tej sesji.

Na SSE 9 uzgodniono projekt zmian w kodeksie FSS, przedstawiony w załączniku 6 do SSE 9/20, z myślą o zatwierdzeniu na MSC 107, a następnie przyjęciu na MSC 108, któremu towarzyszyć będzie przyjęcie powiązanego projektu zmian w konwencji SOLAS.

Stanowisko Unii na SSE 9 zakładało ogólne poparcie sprawozdania grupy korespondencyjnej ds. ochrony przeciwpożarowej (SSE 9/6) i zaproponowanie przekazania tego dokumentu oraz dokumentu SSE 9/6/1 (Japonia) do dalszej szczegółowej dyskusji w celu sfinalizowania zmian w rozdziale II-2 konwencji SOLAS i kodeksie FSS na tym posiedzeniu.

Na MSC 107 zatwierdzono projekt zmian w kodeksie FSS dotyczących bezpieczeństwa przeciwpożarowego statków pasażerskich ro-ro z myślą o ich przyjęciu na MSC 108 wraz z powiązanymi projektami poprawek do konwencji SOLAS.

Stanowisko Unii zakładało poparcie tych zmian.

Stanowisko Unii powinno zakładać poparcie tych zmian, ponieważ przyniosą one znaczne korzyści dla bezpieczeństwa życia na morzu poprzez zwiększenie bezpieczeństwa przeciwpożarowego statków pasażerskich, a w szczególności statków pasażerskich ro-ro.

4.6. Zmiany w Kodeksie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw i pełnienia wacht (kodeks STCW)

Na MSC 105 potwierdzono, że wspólna trójstronna grupa robocza MOP/IMO (JTWG) powinna rozważyć opracowanie przepisów szkoleniowych dotyczących nękania i molestowania w sektorze morskim, w tym napaści na tle seksualnym i molestowania seksualnego, w ramach swojego nowego zakresu uprawnień (pkt 16.14.1 MSC 105/20), oraz polecono Podkomitetowi ds. Czynnika Ludzkiego, Szkoleń i Pełnienia Wacht (HTW) opracowanie i sfinalizowanie – w trybie priorytetowym – przepisów dotyczących szkolenia na podstawie konwencji STCW dotyczące napaści i molestowania w sektorze morskim, w tym napaści na tle seksualnym i molestowania seksualnego, w ramach nowej inicjatywy pt. „Kompleksowy przegląd konwencji i kodeksu STCW z 1978 r.”, z uwzględnieniem prac, które mają zostać przeprowadzone w koordynacji z JTWG.

Na HTW 9 uzgodniono projekt zmian w tabeli A-VI/1-4 w kodeksie STCW w celu zapobiegania napaściom i molestowaniu, w tym napaściom na tle seksualnym i molestowaniu seksualnemu, oraz reagowania na takie zachowania, zgodnie z załącznikiem 7 do HTW 9/15, do zatwierdzenia na MSC 107 z myślą o przyjęciu na MSC 108. Podkomitet uzgodnił również, że projekt zmian powinien zostać rozpatrzony przez JTWG, a następnie odesłany z powrotem do HTW 10 do ostatecznego rozpatrzenia przed ich przyjęciem przez Komitet.

Stanowisko Unii na HTW 9 zakładało poparcie dokumentów HTW 9/7/1 (Stany Zjednoczone) i HTW 9/7/8 (Wspólnota Bahamów i in.) co do istoty, biorąc pod uwagę HTW 9/7/5 (Republika Korei), oraz potwierdzenie znaczenia zajęcia się kwestią molestowania i bezpieczeństwa psychicznego, wskazując jednocześnie, że zgodnie z MSC 105 przed rozważeniem ogólnego przeglądu wspomniane trzy dokumenty należy omówić w trybie priorytetowym na forum grupy roboczej.

Na MSC 107 zatwierdzono projekt zmian w tabeli A-VI/1-4 w kodeksie STCW w celu zapobiegania napaściom i molestowaniu, w tym napaściom na tle seksualnym i molestowaniu seksualnemu, oraz reagowania na takie zachowania, z myślą o przyjęciu na MSC 108. W związku z tym Komitet przyjął do wiadomości porozumienie osiągnięte na HTW 9 dotyczące przekazania wspomnianych wyżej projektów zmian również do drugiego posiedzenia wspólnej trójstronnej grupy roboczej MOP/IMO (JTWG) w celu określenia problemów marynarzy i czynnika ludzkiego oraz rozwiązania tych problemów z myślą o rozpatrzeniu i wydaniu opinii na MSC 108 przed ich przyjęciem na tym posiedzeniu.

Stanowisko Unii zakładało poparcie projektu zmian.

Stanowisko Unii powinno zakładać poparcie tych zmian, ponieważ zapewnią one marynarzom bezpieczne miejsce pracy dzięki włączeniu do sekcji A-VI/1 „Obowiązkowe

wymogi minimalne dotyczące szkolenia zapoznawczego, szkolenia podstawowego i instruktażu dla wszystkich członków załogi w zakresie bezpieczeństwa” nowych kompetencji w zakresie „przyczyniania się do zapobiegania nękanu i molestowaniu, w tym napaści na tle seksualnym i molestowaniu seksualnemu, oraz reagowania na nie”.

5. ODNOŚNE PRZEPISY I KOMPETENCJE UE

5.1. Zmiany w art. V Protokołu I do Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (MARPOL)

Dyrektywa 2002/59/WE, z późniejszymi zmianami, ustanawia wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków¹. W art. 17 zobowiązuje się państwa członkowskie do wprowadzenia wszystkich właściwych środków w celu zapewnienia, aby kapitan statku płynącego w rejonach poszukiwań i ratownictwa lub po obszarach wyłącznych stref ekonomicznych lub posiadających równorzędny status niezwłocznie informował stację nadbrzeżną odpowiedzialną za daną strefę geograficzną o: „[...] d) wszelkich zauważonych plamach zanieczyszczających materiałów oraz pojemnikach lub opakowaniach dryfujących po morzu”. Ma to na celu poinformowanie odpowiedzialnych organów (państw nadbrzeżnych, których to dotyczy), aby można było w odpowiednim czasie podjąć działania. W związku z tym na szczeblu UE istnieje już obowiązkowy system (SafeSeaNet) służący do zgłaszania kontenerów utraconych na morzu. Stosowanie tego systemu zgłaszania incydentów stanowi ugruntowaną praktykę od 2012 r.

Ponadto dyrektywa 2009/18/WE ustanawiająca podstawowe zasady regulujące dochodzenia w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego² stanowi, że właściwe organy lub zainteresowane strony niezwłocznie informują organy państw członkowskich ds. dochodzeń w sprawie wypadków morskich o wszystkich wypadkach i incydentach objętych zakresem dyrektywy. Obejmuje to utratę kontenerów na morzu.

W związku z tym zmiany w art. V Protokołu I do Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (MARPOL) mogą mieć decydujący wpływ na wymogi mające zastosowanie na podstawie dyrektywy 2002/59/WE i dyrektywy 2009/18/WE.

5.2. Zmiany w załączniku VI do MARPOL

Dyrektywa (UE) 2016/802 odnosząca się do redukcji zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych³ odzwierciedla wymogi dotyczące zawartości siarki w paliwie oraz przepisy wykonawcze do zmienionego załącznika VI do konwencji MARPOL.

Ponadto w rozporządzeniu (UE) 2015/757 w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego⁴ (rozporządzenie UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji) ustanowiono ramy prawne na potrzeby systemu UE służącego do monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji gazów cieplarnianych. Celem tego rozporządzenia jest zapewnienie rzetelnych i weryfikowalnych danych na temat emisji gazów cieplarnianych oraz wskaźników efektywności energetycznej, zapewnić decydentom dostęp do odpowiednich informacji i sprzyjać upowszechnianiu się efektywnych energetycznie technologii i zachowań na rynku. Aby osiągnąć ten cel, w rozporządzeniu

¹ Dz.U. L 208 z 5.8.2002, s. 10.

² Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 114.

³ Dz.U. L 132 z 21.5.2016, s. 58.

⁴ Dz.U. L 123 z 19.5.2015, s. 55.

przewidziano działania służące wyeliminowaniu barier rynkowych, takich jak brak dostępu do informacji. Weszło ono w życie w dniu 1 lipca 2015 r.

W rozporządzeniu (UE) 2021/1119 w sprawie ustanowienia ram na potrzeby osiągnięcia neutralności klimatycznej (Europejskie prawo o klimacie)⁵ ustanowiono wiążący unijny cel klimatyczny polegający na ograniczeniu emisji netto gazów cieplarnianych – emisje po odliczeniu pochłaniania – do roku 2030 o co najmniej 55 % w porównaniu z poziomami z 1990 r. Obejmuje on również cel polegający na osiągnięciu neutralności klimatycznej do 2050 r. oraz ambitny cel polegający na osiągnięciu ujemnych emisji netto po tym okresie.

Na podstawie wniosków Komisji dotyczących pakietu „*Gotowi na 55*” ukierunkowanych na ograniczenie emisji gazów cieplarnianych prawodawcy Unii przyjęli następujące akty prawne dotyczące konkretnie emisji gazów cieplarnianych z sektora żeglugi:

- rewizję dyrektywy 2003/87/WE ustanawiającej system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych w Unii⁶ oraz decyzji (UE) 2015/1814 w sprawie ustanowienia i funkcjonowania rezerwy stabilności rynkowej dla unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych⁷ w drodze zmiany dyrektywy (UE) 2023/959⁸ w celu rozszerzenia unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji (ETS) na sektor transportu morskiego, które ma mieć zastosowanie od dnia 1 stycznia 2024 r. (wraz z niezbędnymi zmianami w rozporządzeniu UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji⁹ w celu rewizji przepisów dotyczących monitorowania i raportowania, również w drodze przeglądu odpowiednich aktów wykonawczych i delegowanych).
- Rozporządzenie (UE) 2023/1805 skupia się na stosowaniu paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w sektorze morskim (rozporządzenie FuelEU Maritime)¹⁰ i zobowiązuje statki zawijające do portów UE do stosowania tych paliw od 1 stycznia 2025 r.

Przestrzeganie nowych obowiązków wynikających z rozszerzenia unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji (ETS) na transport morski oraz z rozporządzenia w sprawie FuelEU Maritime będzie opierać się na systemie monitorowania, raportowania i weryfikacji ustanowionym rozporządzeniem UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji.

Te akty unijne są z kolei silnie powiązane ze środkami IMO dotyczącymi gazów cieplarnianych, takimi jak system gromadzenia danych IMO, wskaźnik efektywności energetycznej statku istniejącego (EEXI) oraz wskaźnik intensywności emisji dwutlenku węgla (CII), które służą do gromadzenia i publikowania informacji na temat technicznej i operacyjnej efektywności energetycznej poszczególnych statków.

Wszelkie środki IMO dotyczące kwestii w zakresie emisji gazów cieplarnianych, które będą wymagać monitorowania, weryfikacji i raportowania emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze statków, mogą wywołać skutki dla rozporządzenia UE w sprawie

⁵ Dz.U. L 243 z 9.7.2021, s. 1.

⁶ Dz.U. L 275 z 25.10.2003, s. 32.

⁷ Dz.U. L 264 z 9.10.2015, s. 1.

⁸ Dz.U. L 130 z 16.5.2023, s. 134.

⁹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/957 z dnia 10 maja 2023 r. zmieniające rozporządzenie (UE) 2015/757 w celu włączenia transportu morskiego do unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji oraz monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dodatkowych gazów cieplarnianych i emisji z dodatkowych typów statków, Dz.U. L 130 z 16.5.2023, s. 105.

¹⁰ Dz.U. L 234 z 22.9.2023, s. 48.

monitorowania, raportowania i weryfikacji, a także dyrektywy EU ETS i rozporządzenia FuelEU Maritime.

W związku z tym zmiany w załączniku VI do konwencji MARPOL mogą mieć decydujący wpływ na wymogi mające zastosowanie na podstawie dyrektywy (UE) 2016/802, rozporządzenia (UE) 2015/757, dyrektywy 2003/87/WE, decyzji (UE) 2015/1814 i rozporządzenia (UE) 2023/1805.

5.3. Zmiany w Międzynarodowej konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami

Dyrektywa 2009/16/WE w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu¹¹ ma na celu zapewnienie przestrzegania przez statki unijnych i międzynarodowych przepisów dotyczących bezpieczeństwa morskiego i ochrony środowiska oraz ustanawia wspólne kryteria inspekcji statków.

W następstwie wniosku Komisji dotyczącego zmiany dyrektywy Międzynarodowa konwencja o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami zostanie włączona do wykazu konwencji (art. 2 pkt 1), których przestrzeganie kontrolerzy państwa portu powinni zapewnić podczas inspekcji statków pływających pod banderą państw trzecich (art. 13). Zgodnie z orzecznictwem¹² Trybunału Sprawiedliwości ryzyko naruszenia dotyczy nie tylko obecnie obowiązujących przepisów, ale również ich zmian w przewidywalnej przyszłości.

W związku z tym zmiany Międzynarodowej konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami mogą mieć decydujący wpływ na wymogi mające zastosowanie na podstawie dyrektywy 2009/16/WE.

5.4. Zmiany w rozdziałach II-1, II-2 oraz V Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS) z 1974 r.

Zgodnie z art. 6 ust. 2 lit. a) pkt (i) dyrektywy 2009/45/WE w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich¹³ w przypadku statków pasażerskich klasy A stosuje się konwencję SOLAS, natomiast w załączniku I rozdział II-2 „Ochrona przeciwpożarowa, wykrywanie i gaszenie pożarów” określono różne i daleko idące wymogi dotyczące statków pasażerskich klasy B, C i D prowadzących żeglugę krajową.

Ponadto załącznik I zawiera przepisy II-1/A-1/5 (sekcja 1) i II-1/A-1/3-4 (sekcja 2) stanowiące, że statki klasy B powinny być wyposażone w specyficzną dla danego statku procedurę awaryjnego holowania. Opis takiej procedury znajdować się na statku i być gotowy do użyciu w sytuacjach awaryjnych, przy czym procedura ta powinna opierać się na urządzeniach i wyposażeniu obecnych na statku. Przepisy te odnoszą się również do „Wytocznych dla armatorów/operatorów dotyczące przygotowania procedur awaryjnego holowania” (MSC.1/Circ.1255).

Zmieniona dyrektywa 2002/59/WE zobowiązuje państwa członkowskie do zapewnienia, aby kapitan statku płynącego w rejonach poszukiwań i ratownictwa lub po obszarach wyłącznych stref ekonomicznych lub posiadających równorzędny status, niezwłocznie informował stację nadbrzeżną odpowiedzialną za daną strefę geograficzną o: „[...] d) wszelkich zauważonych plamach zanieczyszczających materiałów oraz pojemnikach lub opakowaniach dryfujących po morzu”. Ma to na celu poinformowanie odpowiedzialnych organów (państw

¹¹ Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 57.

¹² Opinia 1/03 Trybunału Sprawiedliwości z dnia 7 lutego 2006 r., konwencja z Lugano, pkt 126.

¹³ Dz.U. L 163 z 25.6.2009, s. 1.

nadbrzeżnych, których to dotyczy), aby można było w odpowiednim czasie podjąć działania. W związku z tym na szczeblu UE istnieje już obowiązkowy system (SafeSeaNet) służący do zgłaszania kontenerów utraconych na morzu. Stosowanie tego systemu zgłaszania incydentów stanowi ugruntowaną praktykę od 2012 r.

Ponadto dyrektywa 2009/18/WE ustanawiająca podstawowe zasady regulujące dochodzenia w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego stanowi, że właściwe organy lub zainteresowane strony niezwłocznie informują organy państw członkowskich ds. dochodzeń w sprawie wypadków morskich o wszystkich wypadkach i incydentach objętych zakresem dyrektywy. Obejmuje to utratę kontenerów na morzu.

W związku z tym zmiany w rozdziałach II-1, II-2 i V Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS) z 1974 r. mogą mieć decydujący wpływ na wymogi mające zastosowanie na podstawie dyrektywy 2009/45/WE, dyrektywy 2002/59/WE i dyrektywy 2009/18/WE.

5.5. Zmiany w Międzynarodowym kodeksie bezpieczeństwa dla statków używających jako paliwo gazów lub innych paliw o niskiej temperaturze zapłonu (kodeks IGF)

Zgodnie z art. 6 ust. 2 lit. a) pkt (i) dyrektywy 2009/45/WE w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich, które wykonują podróże krajowe, w przypadku statków pasażerskich klasy A stosuje się konwencję SOLAS ze zmianami. Ponieważ zgodnie z konwencją SOLAS kodeks IGF jest kodeksem obowiązkowym, ma on również zastosowanie do statków pasażerskich na podstawie tej dyrektywy.

Ponadto załącznik I do dyrektywy 2009/45/WE zawiera dwa przepisy dotyczące statków wykorzystujących paliwa o niskiej temperaturze zapłonu:

- przepis II-1/G/1: ma zastosowanie do nowych klas B, C i D [oraz istniejących statków klasy B] – „Statki, niezależnie od daty ich budowy, zaadaptowane do celów wykorzystywania paliwa gazowego lub ciekłego o temperaturze zapłonu niższej niż jest to dozwolone zgodnie z przepisem II-2/A/10 pkt 1.1 lub które mają rozpocząć stosowanie takiego paliwa gazowego lub ciekłego, powinny spełniać wymagania kodeksu IGF określone w przepisie II-1/2.28 konwencji SOLAS”; oraz
- przepis II-1/G/57: wymogi dotyczące statków wykorzystujących paliwa o niskiej temperaturze zapłonu – „Statki wykorzystujące paliwo gazowe lub ciekłe o temperaturze zapłonu niższej niż jest to dozwolone zgodnie z przepisem II-2/4.2.1.1 powinny spełniać wymagania kodeksu IGF określone w przepisie II-1/2.28 konwencji SOLAS”.

W związku z tym zmiany w Międzynarodowym kodeksie bezpieczeństwa dla statków używających jako paliwo gazów lub innych paliw o niskiej temperaturze zapłonu (kodeks IGF) mogą mieć decydujący wpływ na stosowanie dyrektywy 2009/45/WE.

5.6. Zmiany w Międzynarodowym kodeksie rozszerzonego programu inspekcji podczas przeglądów masowców i zbiornikowców olejowych z 2011 r. (kodeks ESP z 2011 r.)

W rozporządzeniu (UE) nr 530/2012 w sprawie przyspieszonego wprowadzania konstrukcji podwójnokadłubowej lub równoważnego rozwiązania konstrukcyjnego w odniesieniu do

zbiornikowców pojedynczokadłubowych¹⁴ 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, 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;

W związku z tym zmiany w Międzynarodowym kodeksie rozszerzonego programu inspekcji podczas przeglądów masowców i zbiornikowców olejowych z 2011 r. (kodeks ESP z 2011 r.) mogą mieć decydujący wpływ na stosowanie rozporządzenia (UE) nr 530/2012.

5.7. Zmiany w Międzynarodowym kodeksie środków ratunkowych (kodeks LSA)

Dyrektywa 2014/90/UE w sprawie wyposażenia morskiego¹⁵ zapewnia swobodny przepływ takiego wyposażenia w Unii poprzez jednolite stosowanie odpowiednich instrumentów międzynarodowych dotyczących wyposażenia morskiego, które ma zostać umieszczone na statkach UE. W związku z tym przyjęto rozporządzenie wykonawcze (UE) 2023/1667, które obejmuje środki ratunkowe i kamizelki ratunkowe, w którym to rozporządzeniu odsyła się do kodeksu LSA i rezolucji MSC.81(70).

Ponadto zgodnie z art. 6 ust. 2 lit. a) pkt (i) dyrektywy 2009/45/WE w sprawie statków pasażerskich dokonujących podróży krajowych w przypadku statków pasażerskich klasy A stosuje się konwencję SOLAS. Zgodnie z tą samą dyrektywą statki klasy B, C i D są również zobowiązane do przestrzegania głównych przepisów kodeksu LSA i rozdziału III konwencji SOLAS.

W związku z tym zmiany w Międzynarodowym kodeksie środków ratunkowych (kodeksie LSA) mogą mieć decydujący wpływ na stosowanie dyrektywy 2014/90/UE i dyrektywy 2009/45/WE.

5.8. Zmiany w Międzynarodowym kodeksie systemów bezpieczeństwa pożarowego (kodeks FSS)

Zgodnie z art. 6 ust. 2 lit. a) pkt (i) dyrektywy 2009/45/WE w przypadku statków pasażerskich klasy A stosuje się konwencję SOLAS ze zmianami, w tym Międzynarodowy kodeks systemów bezpieczeństwa pożarowego (kodeks FSS), natomiast w załączniku I rozdział II-2 „Ochrona przeciwpożarowa, wykrywanie i gaszenie pożarów” określono różne i daleko idące wymogi dotyczące statków pasażerskich klasy B, C i D prowadzących żeglugę krajową.

W związku z tym zmiany w Międzynarodowym kodeksie systemów bezpieczeństwa pożarowego (kodeks FSS) mogą mieć decydujący wpływ na stosowanie dyrektywy 2009/45/WE.

¹⁴ Dz.U. L 172 z 30.6.2012, s. 3.

¹⁵ Dz.U. L 257 z 28.8.2014, s. 146.

5.9. Zmiany w Kodeksie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw i pełnienia wacht (kodeks STCW)

Dyrektywą (UE) 2022/993 włączono konwencję STCW do prawa Unii. Wymogi dotyczące szkolenia marynarzy i wydawania im świadectw reguluje prawo UE w dyrektywie (UE) 2022/993. Art. 3 dyrektywy zobowiązuje państwa członkowskie do podjęcia niezbędnych środków celem zapewnienia wyszkolenia marynarzy służących na statkach co najmniej na poziomie obejmującym wymogi konwencji STCW, określone w załączniku I do dyrektywy, w tym, w stosownych przypadkach, mające zastosowanie przepisy kodeksu STCW (art. 1 pkt 21 dyrektywy).

W związku z tym zmiany w Kodeksie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw i pełnienia wacht (kodeks STCW) mogą mieć decydujący wpływ na stosowanie dyrektywy (UE) 2022/993.

5.10. Kompetencja UE

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

6. PODSTAWA PRAWNA

6.1. Proceduralna podstawa prawna

6.1.1. 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”.

Art. 218 ust. 9 TFUE ma zastosowanie niezależnie od tego, czy Unia jest członkiem organu lub stroną umowy¹⁶.

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”¹⁷.

6.1.2. Zastosowanie w niniejszej sprawie

Komitet Ochrony Środowiska Morskiego i Komitet Bezpieczeństwa na Morzu 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 w szczególności następujących aktów prawnych Unii:

- dyrektywa 2002/59/WE ustanawiająca wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków. Wynika to z faktu, że zobowiązano w niej państwa członkowskie do wprowadzenia wszystkich właściwych środków w celu

¹⁶ Sprawa C-399/12, Niemcy/Rada (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, pkt 64.

¹⁷ Sprawa C-399/12, Niemcy/Rada (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, pkt 61–64.

zapewnienia, aby kapitan statku płynącego w rejonach poszukiwań i ratownictwa lub po obszarach wyłącznych stref ekonomicznych lub posiadających równorzędny status niezwłocznie informował stację nadbrzeżną odpowiedzialną za daną strefę geograficzną o: „[...] d) wszelkich zauważonych plamach zanieczyszczających materiałów oraz pojemnikach lub opakowaniach dryfujących po morzu”. Ma to na celu poinformowanie odpowiedzialnych organów (państw nadbrzeżnych, których to dotyczy), aby można było w odpowiednim czasie podjąć działania. W związku z tym na szczęblu UE istnieje już obowiązkowy system (SafeSeaNet) służący do zgłaszania kontenerów utraconych na morzu.

- dyrektywa 2009/18/WE ustanawiająca podstawowe zasady regulujące badanie wypadków w sektorze transportu morskiego. Wynika to z faktu, że w dyrektywie przewidziano, iż właściwe organy lub zainteresowane strony niezwłocznie informują organy państw członkowskich ds. dochodzeń w sprawie wypadków morskich o wszystkich wypadkach i incydentach objętych zakresem dyrektywy. Obejmuje to utratę kontenerów na morzu.
- dyrektywa (UE) 2016/802 odnosząca się do redukcji zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych. Wynika to z faktu, że dyrektywa odzwierciedla wymogi dotyczące zawartości siarki w paliwie oraz przepisy wykonawcze do zmienionego załącznika VI do konwencji MARPOL.
- rozporządzenie (UE) 2015/757 w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego. Wynika to z tego, że ustanawia ramy prawne na potrzeby systemu UE służącego do monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji gazów cieplarnianych. Przestrzeganie nowych obowiązków wynikających z rozszerzenia EU ETS na transport morski oraz z rozporządzenia w sprawie FuelEU Maritime będzie opierać się na systemie monitorowania, raportowania i weryfikacji ustanowionym rozporządzeniem UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji.
- dyrektywa 2003/87/WE ustanawiająca system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych w Unii oraz decyzja (UE) 2015/1814 w sprawie ustanowienia i funkcjonowania rezerwy stabilności rynkowej dla unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych, oba akty zmienione dyrektywą (UE) 2023/959, w której rozszerzono EU ETS na sektor transportu morskiego. Wynika to z tego, że są silnie powiązane ze środkami IMO dotyczącymi gazów cieplarnianych, takimi jak system gromadzenia danych IMO, wskaźnik efektywności energetycznej statku istniejącego (EEXI) oraz wskaźnik intensywności emisji dwutlenku węgla (CII), które służą do gromadzenia i publikowania informacji na temat technicznej i operacyjnej efektywności energetycznej poszczególnych statków.
- rozporządzenie (UE) 2023/1805 w sprawie stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w transporcie morskim. Wynika to z tego, że jest silnie powiązane ze środkami IMO dotyczącymi gazów cieplarnianych, takimi jak system gromadzenia danych IMO, wskaźnik efektywności energetycznej statku istniejącego (EEXI) oraz wskaźnik intensywności emisji dwutlenku węgla (CII), które służą do gromadzenia i publikowania informacji na temat technicznej i operacyjnej efektywności energetycznej poszczególnych statków.
- dyrektywa 2009/16/WE w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu. Wynika to z faktu, że w następstwie wniosku Komisji Międzynarodowa konwencja o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami zostanie włączona do wykazu konwencji (art. 2 pkt 1), których przestrzeganie kontrolerzy

państwa portu powinni zapewnić podczas inspekcji statków pływających pod banderą państw trzecich (art. 13). Zgodnie z orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości ryzyko naruszenia dotyczy nie tylko obecnie obowiązujących przepisów, ale również ich zmian w przewidywalnej przyszłości.

- dyrektywa 2009/45/WE w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich. Wynika to z faktu, że zgodnie z art. 6 ust. 2 lit. a) pkt (i) w przypadku statków pasażerskich klasy A stosuje się konwencję SOLAS, w tym kodeks FSS, natomiast w załączniku I rozdział II-2 „Ochrona przeciwpożarowa, wykrywanie i gaszenie pożarów” określono różne i daleko idące wymagania dotyczące statków pasażerskich klasy B, C i D prowadzących żeglugę krajową. Ponadto ponieważ zgodnie z konwencją SOLAS kodeks IGF jest kodeksem obowiązkowym, ma on również zastosowanie do statków pasażerskich na podstawie tej dyrektywy. Statki klasy B, C i D są również zobowiązane do przestrzegania głównych przepisów kodeksu LSA i rozdziału III konwencji SOLAS.
- rozporządzenie (UE) nr 530/2012 w sprawie przyspieszonego wprowadzania konstrukcji podwójnokadłubowej lub równoważnego rozwiązania konstrukcyjnego w odniesieniu do zbiornikowców pojedynczokadłubowych. Wynika to z faktu, że wprowadzono w nim 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, 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;
- dyrektywa 2014/90/UE w sprawie wyposażenia morskiego. Wynika to z faktu, że normy dotyczące pasów ratunkowych i środków ratunkowych oraz rezolucja MSC.81(70) stanowią element załącznika do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2023/1667;
- dyrektywa (UE) 2022/993 w sprawie minimalnego poziomu wyszkolenia marynarzy. Wynika to z faktu, że włącza konwencję STCW do prawa Unii, a także kodeks STCW.

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.

6.2. Materialna podstawa prawna

6.2.1. 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.

6.2.2. Zastosowanie w niniejszej sprawie

Główny cel i treść planowanego aktu dotyczą transportu morskiego. Materialną podstawą prawną proponowanej decyzji jest w związku z tym art. 100 ust. 2 TFUE.

6.3. Podsumowanie

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 forum Międzynarodowej Organizacji Morskiej podczas 81. posiedzenia Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego i 108. posiedzenia Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu w kwestii przyjęcia zmian w Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (MARPOL), Międzynarodowej konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami, Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS), Międzynarodowym kodeksie bezpieczeństwa dla statków używających jako paliwo gazów lub innych paliw o niskiej temperaturze zapłonu (kodeks IGF), Międzynarodowym kodeksie rozszerzonego programu inspekcji podczas przeglądów masowców i zbiornikowców olejowych z 2011 r. (kodeks ESP z 2011 r.), Międzynarodowym kodeksie środków ratunkowych (kodeks LSA), Międzynarodowym kodeksie systemów bezpieczeństwa pożarowego (kodeks FSS) oraz Kodeksie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw i pełnienia wacht (kodeks STCW)

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 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. 38 lit. a) konwencji o IMO Komitet Ochrony Środowiska Morskiego pełni funkcje, które zostały powierzone lub mogą zostać powierzone IMO na mocy międzynarodowych konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu środowiska morskiego przez statki i jego kontroli, w szczególności w odniesieniu do przyjmowania i wprowadzania poprawek do prawideł lub innych przepisów.
- (4) Na podstawie art. 28 lit. b) konwencji o IMO Komitet Bezpieczeństwa na Morzu zapewnia środki do celów wykonywania wszelkich obowiązków powierzonych mu zgodnie z tą konwencją przez Zgromadzenie IMO lub przez Radę IMO bądź wszelkich obowiązków w zakresie wspomnianego artykułu, które mogą zostać powierzone Komitetowi Bezpieczeństwa na Morzu na podstawie jakiegokolwiek innego instrumentu międzynarodowego i zaakceptowane przez IMO.
- (5) Komitet Ochrony Środowiska Morskiego IMO, na swoim 81. posiedzeniu w dniach 18–22 marca 2024 r., ma przyjąć zmiany w art. V Protokołu I do Międzynarodowej

konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (MARPOL), załączniku VI do konwencji MARPOL w odniesieniu do paliw o niskiej temperaturze zapłonu i innych kwestii związanych z olejem opałowym, dostępności danych w prowadzonej przez IMO bazie danych na temat zużycia paliwa przez statki (system gromadzenia danych na temat zużycia oleju opałowego przez statki) oraz włączenia danych dotyczących pracy transportowej i zwiększonego poziomu szczegółowości we wspomnianym systemie gromadzenia danych, a także w sprawie Międzynarodowej konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami.

- (6) Na swoim 108. posiedzeniu, które odbędzie się w dniach 15–24 maja 2024 r., Komitet Bezpieczeństwa na Morzu IMO przyjmie zmiany w rozdziałach II-1, II-2 i V Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS) z 1974 r., w Międzynarodowym kodeksie bezpieczeństwa dla statków używających jako paliwo gazów lub innych paliw o niskiej temperaturze zapłonu (kodeks IGF), Międzynarodowym kodeksie rozszerzonego programu inspekcji podczas przeglądów masowców i zbiornikowców olejowych z 2011 r. (kodeks ESP z 2011 r.), Międzynarodowym kodeksie środków ratunkowych (kodeks LSA), Międzynarodowym kodeksie systemów bezpieczeństwa pożarowego (kodeks FSS); oraz w sekcji A-VI/1 Kodeksu wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw i pełnienia wacht (kodeks STCW).
- (7) Należy określić stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii na 81. posiedzeniu Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego IMO, ponieważ przewidywane akty mogą w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść przepisów prawa Unii, a mianowicie na dyrektywę 2002/59/WE ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków¹, dyrektywę 2009/18/WE ustanawiającą podstawowe zasady regulujące dochodzenia w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego², dyrektywę (UE) 2016/802 odnoszącą się do redukcji zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych³, rozporządzenie (UE) 2015/757 w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego⁴, dyrektywę 2003/87/WE ustanawiającą system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych w Unii⁵, decyzję (UE) 2015/1814 w sprawie ustanowienia i funkcjonowania rezerwy stabilności rynkowej dla unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych⁶, rozporządzenie (UE) 2023/1805 w sprawie stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w transporcie morskim⁷ i dyrektywę 2009/16/WE w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu⁸.
- (8) Unia powinna zatem poprzeć zmiany w art. V Protokołu I do Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (MARPOL), ponieważ ważne jest ustanowienie jednego systemu zgłaszania utraty kontenerów, aby uniknąć powielania wymogów dotyczących zgłaszania i uniknąć nieporozumień, co pociąga za sobą ryzyko niezgłaszania kontenerów utraconych na morzu.

¹ Dz.U. L 208 z 5.8.2002, s. 10.

² Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 114.

³ Dz.U. L 132 z 21.5.2016, s. 58.

⁴ Dz.U. L 123 z 19.5.2015, s. 55.

⁵ Dz.U. L 275 z 25.10.2003, s. 32.

⁶ Dz.U. L 264 z 9.10.2015, s. 1.

⁷ Dz.U. L 234 z 22.9.2023, s. 48.

⁸ Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 57.

- (9) Unia powinna poprzeć zmiany w załączniku VI do konwencji MARPOL dotyczące paliw o niskiej temperaturze zapłonu i innych kwestii związanych z olejem opałowym, ponieważ doprowadzą do rozwiązania kwestii wymogu badania i uwzględnienia informacji o punkcie zapłonu w dokumencie dostawy paliwa dla paliw o niskiej temperaturze zapłonu, co było niezgodne z ostatnimi zmianami w rozdziale II-2 konwencji SOLAS przyjętymi na MSC 106. Unia powinna również poprzeć zmiany w załączniku VI do konwencji MARPOL w odniesieniu do dostępności danych w prowadzonej przez IMO bazie danych na temat zużycia paliwa przez statki (system gromadzenia danych na temat zużycia oleju opałowego przez statki) oraz w odniesieniu do włączenia danych dotyczących pracy transportowej i zwiększonego poziomu szczegółowości we wspomnianym systemie gromadzenia danych, ponieważ zmiany te służą optymalizacji wykorzystania systemu gromadzenia danych z korzyścią dla kształtowania polityki w zakresie obniżenia emisyjności żegluga oraz stanowią kompromis między szerszym dostępem sekretariatu IMO do danych z systemu gromadzenia danych IMO i do kontroli nad tymi danymi. Z jednej strony przedsiębiorstwom oferującym konsultacje analityczne i jednostkom badawczym udziela się dostępu do danych z systemu gromadzenia danych pod warunkiem zatwierdzenia przez sekretariat IMO, a z drugiej strony każdemu przedsiębiorstwu zapewnia się możliwość dobrowolnego ujawnienia danych z systemu gromadzenia danych dotyczących ich statków.
- (10) Unia powinna poprzeć zmiany w Międzynarodowej konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami, ponieważ zwiększą one wykorzystanie cyfryzacji w zakresie prowadzenia elektronicznych książeczek w ramach konwencji.
- (11) Należy określić stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii na 108. posiedzeniu Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu IMO, ponieważ przewidywane akty mogą w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść przepisów prawa Unii, a mianowicie na dyrektywę 2009/45/WE w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich⁹, dyrektywę 2002/59/WE ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków¹⁰, dyrektywę 2009/18/WE ustanawiającą podstawowe zasady regulujące dochodzenia w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego¹¹, rozporządzenie (UE) nr 530/2012 w sprawie przyspieszonego wprowadzania konstrukcji podwójnokadłubowej lub równoważnego rozwiązania konstrukcyjnego w odniesieniu do zbiornikowców pojedynczokadłubowych¹², dyrektywę 2014/90/UE w sprawie wyposażenia morskiego¹³ oraz dyrektywę (UE) 2022/993 w sprawie minimalnego poziomu wyszkolenia marynarzy¹⁴.
- (12) W związku z tym Unia powinna poprzeć zmiany w rozdziałach II-1, II-2 i V Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS) z 1974 r., ponieważ przyczynią się one do znacznego zwiększenia bezpieczeństwa, zapewniając, aby wszystkie nowe statki inne niż tankowce, w tym statki pasażerskie, o pojemności brutto wynoszącej co najmniej 20 000 posiadały odpowiedni sprzęt do holowania w sytuacjach awaryjnych, a także ogólnie podnosząc normy bezpieczeństwa

⁹ Dz.U. L 163 z 25.6.2009, s. 1.

¹⁰ Dz.U. L 208 z 5.8.2002, s. 10.

¹¹ Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 114.

¹² Dz.U. L 172 z 30.6.2012, s. 3.

¹³ Dz.U. L 257 z 28.8.2014, s. 146.

¹⁴ Dz.U. L 169 z 27.6.2022, s. 45.

przeciwpowozarowego statków pasażerskich, w tym statków pasażerskich ro-ro, oraz zwiększając bezpieczeństwo stosowania oleju opałowego na statkach pasażerskich. Zmiany te pozwolą również uprościć przetwarzanie sprawozdań o utracie kontenerów do celów spełnienia obowiązków regulacyjnych, zawierają wymóg przekazywania sprawozdań przez państwo bandery do IMO, zwiększając bezpieczeństwo żegluga i przyczynia się do zapobiegania zanieczyszczeniom.

- (13) Unia powinna poprzeć zmiany w Międzynarodowym kodeksie bezpieczeństwa dla statków używających jako paliwo gazów lub innych paliw o niskiej temperaturze zapłonu (kodeks IGF), ponieważ przyczynia się one do zwiększenia bezpieczeństwa statków, w tym statków pasażerskich, wykorzystujących gaz ziemny jako paliwo.
- (14) Unia powinna poprzeć zmiany w Międzynarodowym kodeksie rozszerzonego programu inspekcji podczas przeglądów masowców i zbiornikowców olejowych z 2011 r. (kodeks ESP z 2011 r.), ponieważ zmienia one procedury zatwierdzania i certyfikacji przedsiębiorstwa zajmującego się pomiarem grubości konstrukcji kadłuba w załącznikach do wprowadzonych w 2019 r. zmian w kodeksie ESP z 2011 r., odnosząc się do administracji, a nie do organizacji uznanej przez administrację. Dzięki temu procedura stanie się jaśniejsza.
- (15) Unia powinna poprzeć zmiany w Międzynarodowym kodeksie środków ratunkowych (kodeks LSA), ponieważ zwiększają one bezpieczeństwo morskiego przez zmianę obniżania prędkości jednostek ratunkowych i łodzi ratowniczych na statkach pasażerskich, zapewnienie odpowiedniej wydajności kamizelek ratunkowych w wodzie dla bezpieczeństwa marynarzy oraz przez zaostrzenie norm bezpieczeństwa systemów zbiorcza jednocięgnowego i haku z hakami zwalniającymi ładunek pod obciążeniem poprzez usunięcie wyłączeń przewidzianych w pkt 4.4.7.6.17.
- (16) Unia powinna poprzeć zmiany w Międzynarodowym kodeksie systemów bezpieczeństwa powozarowego (kodeks FSS), ponieważ przyniosą one znaczne korzyści dla bezpieczeństwa życia na morzu poprzez zwiększenie bezpieczeństwa przeciwpowozarowego statków pasażerskich, a w szczególności statków pasażerskich ro-ro.
- (17) Unia powinna poprzeć zmiany w sekcji A-VI/1 Kodeksu wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw i pełnienia wacht (kodeks STCW), ponieważ zmiany te zapewnią marynarzom bezpieczne miejsce pracy dzięki włączeniu do sekcji A-VI/1 „Obowiązkowe wymogi minimalne dotyczące szkolenia zapoznawczego, szkolenia podstawowego i instruktażu dla wszystkich członków załogi w zakresie bezpieczeństwa” nowych kompetencji w zakresie „przyczyniania się do zapobiegania nękanii i molestowaniu, w tym napaści na tle seksualnym i molestowaniu seksualnemu, oraz reagowania na nie”.
- (18) Stanowisko Unii ma zostać wyrażone przez działające wspólnie państwa członkowskie Unii będące członkami IMO oraz Komisję,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii na 81. posiedzeniu Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego Międzynarodowej Organizacji Morskiej („IMO”), polega na wyrażeniu zgody na przyjęcie zmian:

- a) w art. V Protokołu I do Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (MARPOL) zgodnie z załącznikiem do dokumentu IMO MEPC 81/3/1,
- b) w załączniku VI do konwencji MARPOL w odniesieniu do paliw o niskiej temperaturze zapłonu i innych kwestii związanych z olejem opałowym, dostępności danych w prowadzonej przez IMO bazie danych na temat zużycia paliwa przez statki (system gromadzenia danych na temat zużycia oleju opałowego przez statki) oraz włączenia danych dotyczących pracy transportowej i zwiększonego poziomu szczegółowości we wspomnianym systemie gromadzenia danych zgodnie z załącznikiem do dokumentu IMO MEPC 81/3/2 oraz
- c) w Międzynarodowej konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami zgodnie z załącznikiem do dokumentu IMO MEPC 81/3.

Artykuł 2

Stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii na 108. posiedzeniu Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu IMO, polega na wyrażeniu zgody na przyjęcie zmian:

- a) w rozdziałach II-1, II-2 i V Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS) z 1974 r. zgodnie z załącznikami 1 i 2 do dokumentu IMO MSC 108/3,
- b) w Międzynarodowym kodeksie bezpieczeństwa dla statków używających jako paliwo gazów lub innych paliw o niskiej temperaturze zapłonu (kodeks IGF) zgodnie z załącznikiem 3 do dokumentu IMO MSC 108/3,
- c) w Międzynarodowym kodeksie rozszerzonego programu inspekcji podczas przeglądów masowców i zbiornikowców olejowych z 2011 r. (kodeks ESP z 2011 r.) zgodnie z załącznikiem 5 do dokumentu IMO MSC 108/3,
- d) w Międzynarodowym kodeksie środków ratunkowych (kodeks LSA) zgodnie z załącznikiem 6 do dokumentu IMO MSC 108/3,
- e) w Międzynarodowym kodeksie systemów bezpieczeństwa pożarowego (kodeks FSS) zgodnie z załącznikiem 7 do dokumentu IMO MSC 108/3 oraz
- f) w sekcji A-VI/1 Kodeksu wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw i pełnienia wacht (kodeks STCW) zgodnie z załącznikiem do dokumentu IMO MSC 108/3/2.

Artykuł 3

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

Artykuł 4

Niniejsza decyzja skierowana jest do Komisji i państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Rady
Przewodniczący*