



Bruksela, 19 marca 2026 r.
(OR. en)

7530/26

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2026/0073 (NLE)

MAR 33
OMI 10
ENV 259

WNIOSEK

Od:	Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)
Data otrzymania:	19 marca 2026 r.
Do:	Thérèse BLANCHET, sekretarz generalna Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	COM(2026) 127 final
Dotyczy:	<p>Wniosek DECYZJA RADY w sprawie stanowiska, które ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej na forum Międzynarodowej Organizacji Morskiej na 84. posiedzeniu Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego w odniesieniu do przyjęcia zmian w Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (MARPOL) oraz na 111. posiedzeniu Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu w odniesieniu do przyjęcia zmian w Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (konwencja SOLAS) z 1974 r., Międzynarodowym kodeksie bezpieczeństwa jednostek szybkich z 1994 r. (kodeks HSC z 1994 r.), Międzynarodowym kodeksie bezpieczeństwa jednostek szybkich z 2000 r. (kodeks HSC z 2000 r.), 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) oraz protokole z 1988 r. odnoszącym się do Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych z 1966 r. (protokół z 1988 r. o liniach ładunkowych)</p>

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2026) 127 final.

Zał.: COM(2026) 127 final

Bruksela, dnia 19.3.2026 r.
COM(2026) 127 final

2026/0073 (NLE)

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, które ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej na forum Międzynarodowej Organizacji Morskiej na 84. posiedzeniu Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego w odniesieniu do przyjęcia zmian w Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (MARPOL) oraz na 111. posiedzeniu Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu w odniesieniu do przyjęcia zmian w Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (konwencja SOLAS) z 1974 r., Międzynarodowym kodeksie bezpieczeństwa jednostek szybkich z 1994 r. (kodeks HSC z 1994 r.), Międzynarodowym kodeksie bezpieczeństwa jednostek szybkich z 2000 r. (kodeks HSC z 2000 r.), 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) oraz protokole z 1988 r. odnoszącym się do Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych z 1966 r. (protokół z 1988 r. o liniach ładunkowych)

UZASADNIENIE

1. PRZEDMIOT WNIOSKU

Niniejszy wniosek dotyczy decyzji w sprawie stanowiska, które ma być zajęte w imieniu Unii na 84. posiedzeniu Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego (MEPC 84) Międzynarodowej Organizacji Morskiej, które odbędzie się w dniach 27 kwietnia–1 maja 2026 r., oraz na 111. posiedzeniu Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu (MSC 111) Międzynarodowej Organizacji Morskiej, które odbędzie się w dniach 13–22 maja 2026 r.

Przewiduje się, że na 84. posiedzeniu MEPC przyjmie zmiany w załączniku VI do Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (MARPOL).

Na 111. posiedzeniu MSC przewiduje się przyjęcie zmian:

- a) w rozdziałach IV i V oraz dodatku (Certyfikaty) do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (konwencja SOLAS) z 1974 r.;
- b) w Międzynarodowym kodeksie bezpieczeństwa jednostek szybkich z 1994 r. (kodeks HSC z 1994 r.);
- c) w Międzynarodowym kodeksie bezpieczeństwa jednostek szybkich z 2000 r. (kodeks HSC z 2000 r.);
- d) w Międzynarodowym kodeksie rozszerzonego programu inspekcji podczas przeglądów masowców i zbiornikowców olejowych z 2011 r. (kodeks ESP z 2011 r.);
- e) w Międzynarodowym kodeksie środków ratunkowych (kodeks LSA);
- f) w załączniku B do protokołu z 1988 r. do Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych z 1966 r. (protokół z 1988 r. do konwencji o liniach ładunkowych).

2. KONTEKST WNIOSKU

2.1. Konwencja o Międzynarodowej Organizacji Morskiej, konwencja MARPOL i konwencja SOLAS

W Konwencji 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 w dniu 17 marca 1958 r.

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

Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki zawarta w 1973 r. (konwencja MARPOL) jest konwencją IMO, która weszła w życie w dniu 2 października 1983 r. Wszystkie państwa członkowskie są stronami konwencji MARPOL, a 25

państw członkowskich jest również stronami załącznika VI¹, który wszedł w życie w dniu 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 ogólnosiwiatowa instytucja zajmująca się wyznaczaniem norm w zakresie bezpieczeństwa, ochrony i ekologiczności żeglugi międzynarodowej. Jej główna rola polega na tworzeniu ram regulacyjnych dla sektora żeglugi, które będą sprawiedliwe i skuteczne oraz zostaną powszechnie przyjęte i wdrożone.

Do IMO mogą przystąpić wyłącznie państwa. Wszystkie państwa członkowskie UE są członkami IMO. Chociaż sama UE nie jest członkiem, stosunki Komisji Europejskiej z IMO opierają się obecnie na rezolucji IMO A.1168(32), w której określono procedury i warunki współpracy między IMO a organizacjami międzyrządowymi. Na podstawie tej rezolucji IMO i dalszych ustaleń od 1974 r. Komisja Europejska uczestniczy we wszystkich posiedzeniach komitetów i podkomitetów IMO w charakterze obserwatora.

W skład Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego (MEPC) IMO wchodzi wszyscy członkowie IMO, a jego posiedzenia odbywają się co najmniej raz w roku. Komitet ten zajmuje się kwestiami środowiskowymi wchodzącymi w zakres działań organizacji i dotyczącymi zapobiegania zanieczyszczeniom pochodzącym ze statków, objętym konwencją MARPOL, oraz kontroli takich zanieczyszczeń, w tym ropą naftową, chemikaliami przewożonymi luzem, odpadami i emisjami ze statków do atmosfery, w tym emisjami zanieczyszczeń i gazów cieplarnianych. Inne kwestie, którymi zajmuje się komitet, to gospodarka wodami balastowymi, systemy przeciwporostowe, recykling statków, gotowość i reagowanie na zanieczyszczenia oraz identyfikacja obszarów specjalnych i szczególnie wrażliwych obszarów morskich.

Zgodnie z art. 38 lit. a) konwencji o IMO Komitet Ochrony Środowiska Morskiego wykonuje wszelkie obowiązki powierzone mu zgodnie z konwencją o IMO przez Zgromadzenie Międzynarodowej Organizacji Morskiej lub Radę Międzynarodowej Organizacji Morskiej bądź wszelkie obowiązki w powyższym zakresie, które mogą zostać mu powierzone w jakimkolwiek innym instrumencie międzynarodowym lub na jego podstawie i zaakceptowane przez IMO. Decyzje Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego i jego organów pomocniczych są podejmowane większością głosów jego członków.

Na MEPC 84 zostaną przyjęte zmiany w konwencji MARPOL zgodnie z art. 16 ust. 2 lit. b), c) i d) konwencji.

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

¹ Austria i Węgry nie ratyfikowały jeszcze załącznika VI do konwencji MARPOL.

nawigacyjnych, badania wypadków morskich, ratowania i ratownictwa, a także wszelkich innych kwestii mających bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo morskie.

Zgodnie z art. 28 lit. b) konwencji o IMO Komitet Bezpieczeństwa na Morzu zapewnia środki do celów wykonywania wszelkich obowiązków powierzonych mu zgodnie z konwencją o IMO przez Zgromadzenie Międzynarodowej Organizacji Morskiej lub Radę Międzynarodowej Organizacji Morskiej bądź wszelkich obowiązków w powyższym zakresie, które mogą zostać mu powierzone w jakimkolwiek innym instrumencie międzynarodowym lub na jego podstawie i zaakceptowane przez IMO. Decyzje Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu i jego organów pomocniczych są podejmowane większością głosów jego członków.

Na MSC 111 zostaną przyjęte zmiany zgodnie z art. VIII (b)(iv) konwencji SOLAS i art. VI ust. 2 lit. d) protokołu z 1988 r. do konwencji o liniach ładunkowych.

2.3. Planowany akt Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego IMO

Na 84. posiedzeniu MEPC ma przyjąć zmiany w załączniku VI do konwencji MARPOL dotyczące:

- wyznaczenia północno-wschodniego Atlantyku jako nowego obszaru kontroli emisji (prawidła 13 i 14 oraz uzupełnienie VII do załącznika VI do konwencji MARPOL);
- dostępności systemu gromadzenia danych na temat zużycia oleju opałowego przez statki oraz klauzuli przeglądowej krótkoterminowego środka redukcji emisji gazów cieplarnianych (prawidła 20, 25, 27 i 28).

Zmiany te miały zostać przyjęte na drugim posiedzeniu nadzwyczajnym MEPC, które odbyło się w dniach 14–17 października 2025 r.

Przygotowując MEPC/ES.2, Rada Unii Europejskiej przyjęła decyzję Rady (UE) 2025/2093 z dnia 10 października 2025 r. w sprawie stanowiska, które ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej na drugim posiedzeniu nadzwyczajnym Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego Międzynarodowej Organizacji Morskiej w kwestii przyjęcia poprawek w Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (MARPOL)⁽²⁾.

Zgodnie z decyzją Rady 2025/2093 stanowisko Unii na posiedzeniu MEPC/ES.2 zakładało wyrażenie zgody na przyjęcie:

- a) zmian w prawidłach 13 i 14 oraz w uzupełnieniu VII do załącznika VI do konwencji MARPOL dotyczących wyznaczenia północno-wschodniego Atlantyku jako nowego obszaru kontroli emisji;
- b) zmian w prawidłach 20, 25, 27 i 28 załącznika VI do konwencji MARPOL dotyczących dostępności systemu gromadzenia danych na temat zużycia oleju opałowego przez statki; oraz
- c) wprowadzenia nowego rozdziału 5 do załącznika VI do konwencji MARPOL dotyczącego ram neutralności emisyjnej IMO.

Jako że posiedzenie MEPC/ES.2 zostało odroczone o jeden rok, IMO przekazała zmiany w załączniku VI do konwencji MARPOL wymienione w lit. a) i b) Komitetowi Ochrony Środowiska Morskiego do przyjęcia na jego 84. posiedzeniu. W tym celu przedkłada się niniejszy wniosek.

² Dz.U. L, 2025/2093, 16.10.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2025/2093/oj>

Jednocześnie przyjęcie nowego rozdziału 5 załącznika VI do konwencji MARPOL dotyczącego ram neutralności emisyjnej IMO, o których mowa w lit. c), zostało odroczone, podobnie jak MEPC/ES.2

2.4. Planowany akt Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu IMO

Na 111. posiedzeniu MSC ma przyjąć zmiany:

- a) w rozdziałach IV i V oraz dodatku (Certyfikaty) do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (konwencja SOLAS) z 1974 r.;
- b) w Międzynarodowym kodeksie bezpieczeństwa jednostek szybkich z 1994 r. (kodeks HSC z 1994 r.);
- c) w Międzynarodowym kodeksie bezpieczeństwa jednostek szybkich z 2000 r. (kodeks HSC z 2000 r.);
- d) w Międzynarodowym kodeksie rozszerzonego programu inspekcji podczas przeglądów masowców i zbiornikowców olejowych z 2011 r. (kodeks ESP z 2011 r.);
- e) w Międzynarodowym kodeksie środków ratunkowych (kodeks LSA);
- f) w załączniku B do protokołu z 1988 r. do Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych z 1966 r. (protokół z 1988 r. do konwencji o liniach ładunkowych).

3. STANOWISKO, KTÓRE MA BYĆ ZAJĘTE W IMIENIU UNII NA MEPC 84

3.1. Zmiany w prawidłach 13 i 14 oraz w uzupełnieniu VII do załącznika VI do konwencji MARPOL

Państwa członkowskie UE i Komisja Europejska wraz ze Zjednoczonym Królestwem, Islandią, Danią (Grenlandia) i Wyspami Owczymi przedłożyły na MEPC 83 dokument, w którym zaproponowały wyznaczenie północno-wschodniego Atlantyku jako obszaru kontroli emisji tlenków siarki, pyłu zawieszonego i tlenków azotu zgodnie z załącznikiem VI do konwencji MARPOL. Komisja aktywnie uczestniczyła we współpracy z państwami nadbrzeżnymi w pracach przygotowawczych koordynowanych przez delegację Portugalii.

Grupa techniczna ds. wyznaczenia obszarów morskich o szczególnej wrażliwości i obszarów specjalnych ustaliła, że proponowany obszar kontroli emisji spełnia kryteria określone w sekcji 3 uzupełnienia III do załącznika VI do konwencji MARPOL. Po odnotowaniu wyników prac grupy technicznej na MEPC 83 zatwierdzono wyznaczenie obszaru kontroli emisji do celów kontroli SO_x, pyłu zawieszonego i NO_x na północno-wschodnim Atlantyku z myślą o przyjęciu tego nowo wyznaczonego obszaru na następnym posiedzeniu MEPC. Sekretariat IMO rozesłał zmiany za pośrednictwem pisma okólnego IMO nr 5085 z dnia 24 października 2025 r.

Unia powinna poprzeć wniosek przedstawiony w zmienionym projekcie zmian dotyczący wyznaczenia północno-wschodniego Atlantyku jako obszaru kontroli emisji tlenków siarki, pyłu zawieszonego i tlenków azotu, zgodnie z załącznikiem VI do konwencji MARPOL, ponieważ wniosek ten przyczyni się do zapobiegania emisjom NO_x, SO_x i pyłu zawieszonego ze statków, ich ograniczania i kontrolowania w celu osiągnięcia związanych z tym korzyści dla zdrowia i środowiska, przy jednoczesnym ograniczeniu skutków gospodarczych dla sektora morskiego.

3.2. Zmiany w przepisach 20, 25, 27 i 28 załącznika VI do konwencji MARPOL

Na MEPC 82 powołano grupę korespondencyjną ds. przeglądu krótkoterminowego środka redukcji emisji gazów cieplarnianych, koordynowaną wspólnie przez Brazylię, Japonię i Komisję Europejską.

Na swoim pierwszym posiedzeniu międzysesyjna grupa robocza ds. zanieczyszczenia powietrza i efektywności energetycznej (ISWG-APEE 1) rozpatrzyła m.in. dostępność danych z systemu gromadzenia danych na temat zużycia oleju opałowego przez statki na potrzeby analizy oraz klauzulę przeglądową krótkoterminowego środka redukcji emisji gazów cieplarnianych.

Jeżeli chodzi o dostępność danych z systemu gromadzenia danych na temat zużycia oleju opałowego przez statki, podczas ISWG-APEE 1 rozpatrzono sprawozdanie grupy korespondencyjnej, która zgodziła się na poprawę dostępności danych z systemu gromadzenia danych na temat zużycia oleju opałowego przez statki na etapie 1. Po przeprowadzeniu analizy grupa przygotowała projekt zmian w przepisie 27 załącznika VI do konwencji MARPOL.

Na MEPC 83 polecono grupie roboczej APEE m.in. sfinalizowanie projektu zmian w załączniku VI do konwencji MARPOL i powiązanych wytycznych dotyczących dostępności systemu gromadzenia danych na temat zużycia oleju opałowego przez statki.

Po odnotowaniu, że grupa robocza przeprowadziła podczas ISWG-APEE 1 dalszą analizę projektu zmian w przepisie 27 załącznika VI do konwencji MARPOL oraz w powiązanych wytycznych dotyczących dostępności systemu gromadzenia danych na temat zużycia oleju opałowego przez statki przygotowanych, na MEPC 83 zatwierdzono projekt zmian w przepisie 27 załącznika VI do konwencji MARPOL dotyczących dostępności systemu gromadzenia danych na temat zużycia oleju opałowego przez statki z myślą o ich przyjęciu na następnym posiedzeniu MEPC. Sekretariat IMO rozesłał zmiany za pośrednictwem pisma okólnego IMO nr 5005 z dnia 11 kwietnia 2025 r.

Unia przedłożyła wnioski w tej sprawie (ISWG-GHG 13/7), w którym zwróciła się o zmianę systemu gromadzenia danych na temat zużycia oleju opałowego przez statki w odniesieniu do szczegółowości danych, dodatkowych danych i dostępności. Projekt zmian jest spójny z ISWG-GHG 13/7 w kwestii zwiększonej dostępności.

Stanowisko Unii podczas ISWG-APEE 1 i MEPC 83 polegało na poparciu projektu zmian w przepisie 27.

Unia powinna poprzeć te zmiany, ponieważ przyczynią się one do dalszego zwiększenia dostępności danych z systemu gromadzenia danych na temat zużycia oleju opałowego przez statki, tak aby zapewnić rzetelne wdrożenie ram dotyczących wskaźnika intensywności emisji dwutlenku węgla i ułatwić ich przegląd.

W odniesieniu do klauzul dotyczących przeglądu środka krótkoterminowego podczas ISWG-APEE 1 przygotowano projekt zmian w przepisach 20, 25 i 28 załącznika VI do konwencji MARPOL, wykorzystując jako podstawę załącznik do dokumentu MEPC 83/6/11 przygotowany przez grupę korespondencyjną i dotyczący aktualizacji odniesienia do strategii IMO oraz przeglądu krótkoterminowego środka redukcji emisji gazów cieplarnianych.

Na MEPC 83 zatwierdzono projekt zmian w przepisach 20, 25 i 28 załącznika VI do konwencji MARPOL z myślą o ich przyjęciu na następnym posiedzeniu MEPC. Sekretariat IMO rozesłał zmiany za pośrednictwem pisma okólnego IMO nr 5085 z dnia 24 października 2025 r.

Stanowisko Unii podczas ISWG-APEE 1 i MEPC 83 polegało na poparciu projektu zmian przedstawionych w MEPC 83/6/11.

Unia powinna poprzeć te zmiany, ponieważ są one następstwem przyjęcia strategii IMO z 2023 r. w sprawie redukcji emisji gazów cieplarnianych ze statków oraz zakończenia przeglądu środków krótkoterminowych przez IMO, a także umożliwiają dalszy przegląd tych przepisów.

4. STANOWISKO, KTÓRE MA BYĆ ZAJĘTE W IMIENIU UNII NA MSC 111

4.1. Zmiany w rozdziałach IV i V oraz dodatku (Certyfikaty) do konwencji SOLAS oraz zmiany w kodeksie HSC z 1994 r. i kodeksie HSC z 2000 r.

Na MSC 103 Podkomitetowi ds. Żeglugi, Radiokomunikacji oraz Poszukiwania i Ratownictwa (NCSR) powierzono prace nad opracowaniem zmian w rozdziałach IV i V konwencji SOLAS oraz standardów eksploatacyjnych i wytycznych dotyczących wprowadzenia systemu wymiany danych (VDES) o bardzo wysokiej częstotliwości (VHF).

Na NCSR 10 rozpoczęto dyskusję na temat tych prac, rozważając, czy podkomitet powinien uwzględnić VDES w rozdziale IV konwencji SOLAS, a nie tylko w jej rozdziale V. Stanowisko Unii zakładało poparcie faktu, że jeżeli podkomitet mógłby priorytetowo potraktować wprowadzenie VDES w ramach rozdziału V konwencji SOLAS, ważne było również rozważenie wprowadzenia tego systemu w ramach rozdziału IV konwencji SOLAS.

Podkomitet zgodził się powołać grupę korespondencyjną, koordynowaną przez Japonię, w celu przeprowadzenia analizy technicznej, regulacyjnej i operacyjnej VDES, w tym jego komponentu komunikacyjnego i związanych z nim kosztów, opracowania wymaganych projektów standardów eksploatacyjnych i projektów zmian w rozdziałach IV i V konwencji SOLAS, a także określenia wszelkich wynikających z tego zmian w innych instrumentach.

Na NCSR 11 kontynuowano dyskusję na temat tego, czy i w jaki sposób włączyć VDES do rozdziałów IV i V konwencji SOLAS, z uwzględnieniem wariantów opracowanych przez grupę korespondencyjną. Na NCSR 11 przywrócono grupę korespondencyjną ds. systemu wymiany danych (VDES) o bardzo wysokiej częstotliwości (VHF), koordynowaną przez Japonię, w celu sfinalizowania projektu zmian do konwencji SOLAS, w tym późniejszych zmian. Stanowisko Unii na NCSR 11 polegało na poparciu ustanowienia grupy roboczej ds. żeglugi w celu dalszego omawiania zmian w konwencji SOLAS oraz na poparciu przywrócenia grupy korespondencyjnej w celu kontynuowania niezbędnych prac w okresie między posiedzeniami.

Na NCSR 12 rozpatrzono sprawozdanie grupy korespondencyjnej dotyczące projektu zmian w konwencji SOLAS, w tym późniejszych zmian w instrumentach obowiązkowych i nieobowiązkowych, oraz uzgodniono przekazanie tych prac grupie roboczej w celu ich zakończenia. Po przeanalizowaniu sprawozdania grupy roboczej podkomitet uzgodnił przyjęcie projektu zmian w rozdziale V konwencji SOLAS oraz w dodatku. Podkomitet uzgodnił również przyjęcie wynikających z tego projektu zmian w kodeksie HSC z 1994 r. i kodeksie HSC z 2000 r. Po przeanalizowaniu oceny dokonanej przez grupę roboczą, dotyczącej zatwierdzenia wyżej wymienionego projektu zmian w konwencji SOLAS, podkomitet postanowił zwrócić się do MSC 110 o zatwierdzenie zmian w trybie pilnym, z myślą o ich przyjęciu na MSC 111 i wejściu w życie w dniu 1 stycznia 2028 r. Stanowisko Unii na NCSR 12 polegało na poparciu prac grupy korespondencyjnej i zaproponowaniu, aby jej sprawozdanie zostało przekazane grupie roboczej do dalszego rozważenia.

Na MSC 110 zatwierdzono projekty zmian w rozdziale V konwencji SOLAS oraz dodatku do niej w celu wprowadzenia systemu wymiany danych (VDES) o bardzo wysokiej częstotliwości (VHF) z myślą o ich późniejszym przyjęciu na MSC 111. Komitet zatwierdził również wynikające z tego projektu zmiany w kodeksie HSC z 1994 r. i kodeksie HSC 2000 r., z myślą o ich późniejszym przyjęciu na MSC 111, zgodnie z wyżej wymienionym projektem zmian w konwencji SOLAS. Sekretariat IMO rozesłał zmiany za pośrednictwem pisma okólnego IMO nr 5063 z dnia 29 września 2025 r.

Stanowisko Unii na MSC 110 zakładało poparcie projektu zmian.

Unia powinna poprzeć te zmiany, ponieważ bardziej efektywne jest wykorzystanie specjalnych kanałów do przekazywania specyficznych komunikatów aplikacyjnych (ASM) w ramach VDES, a VDES ma dodatkową zdolność do wymiany większej ilości danych cyfrowych, mógłby zatem dostosować się do przyszłego wzrostu zapotrzebowania na wykorzystanie danych cyfrowych w radiokomunikacji morskiej. Ponadto wymiana danych cyfrowych przynosi liczne korzyści nie tylko pod względem bezpieczeństwa i orientacji sytuacyjnej, ale również pod względem ochrony, efektywności żeglugi, ochrony środowiska morskiego i zmniejszenia obciążenia marynarzy. VDES zapewnia znaczne zwiększenie korzyści płynących z AIS i jest uznawany za czynnik umożliwiający e-nawigację. Dzięki wdrożeniu VDES znacznie poprawiła się zdolność do wymiany komunikatów ASM i innych informacji między statkami a organami nabrzeżnymi.

W odniesieniu do zmian w przepisach IV/5, V/4 i V/5 konwencji SOLAS na NCSR 12 odnotowano uwagi wspólnej grupy ekspertów IMO/ITU (Międzynarodowa Organizacja Morska/Międzynarodowy Związek Telekomunikacyjny) dotyczące opracowania projektów zmian w konwencji SOLAS. Rozważono również warianty wprowadzenia zmian w konwencji SOLAS przygotowane przez wspólną grupę ekspertów IMO/ITU, z uwzględnieniem dokumentów, w tym dokumentów przekazanych przez Unię na NCSR 12, w których przedstawiono uwagi na temat wariantów wypracowanych przez wspólną grupę ekspertów IMO/ITU. Na NCSR 12 sprawy przekazano grupie roboczej w celu dokonania pogłębionej analizy i sfinalizowania zmian w konwencji SOLAS. Na NCSR 12 uzgodniono projekt zmian w przepisach IV/5, V/4 i V/5 konwencji SOLAS dotyczących wymogu rozpowszechniania morskich informacji bezpieczeństwa (MSI) oraz informacji związanych z poszukiwaniem i ratownictwem (SAR) za pośrednictwem wszystkich operacyjnych uznanych ruchomych służb satelitarnych (RMSS) oraz zatwierdzono uzasadnienie przedłożenia wyżej wymienionego projektu zmian do zatwierdzenia na MSC 110 z myślą o ich przyjęciu na MSC 111 i wejściu w życie w dniu 1 stycznia 2028 r. Stanowisko Unii na NCSR 12 polegało na poparciu wniosku Unii dotyczącego projektu zmian w konwencji SOLAS w odniesieniu do rozpowszechniania informacji MSI i informacji związanych z SAR za pośrednictwem wszystkich operacyjnych uznanych ruchomych służb satelitarnych.

Na MSC 110 zatwierdzono projekt zmian w przepisach IV/5, V/4 i V/5 konwencji SOLAS dotyczących wymogu rozpowszechniania MSI i informacji związanych z SAR za pośrednictwem wszystkich operacyjnych ruchomych służb satelitarnych uznanych przez organizację do wykorzystania w światowym morskim systemie łączności alarmowej i bezpieczeństwa (GMDSS), z myślą o ich późniejszym przyjęciu na MSC 111. Sekretariat IMO rozesłał zmiany za pośrednictwem pisma okólnego IMO nr 5063 z dnia 29 września 2025 r.

Stanowisko Unii na MSC 110 zakładało poparcie projektu zmian.

Unia powinna poprzeć te zmiany, ponieważ – wprowadzając nowe uznane ruchome służby satelitarne – musi jasno określić wymóg rozpowszechniania informacji dotyczących morskich

informacji bezpieczeństwa oraz informacji związanych z poszukiwaniem i ratownictwem za pośrednictwem wszystkich operacyjnych uznanych ruchomych służb satelitarnych.

4.2. Zmiany w kodeksie ESP z 2011 r.

Podkomitet ds. Projektowania i Konstrukcji Statków na 10. posiedzeniu (SDC 10) przeanalizował rozważane zmiany w kodeksie ESP z 2011 r. i uzgodnił, że należy prowadzić prace między posiedzeniami grupy korespondencyjnej, której należy powierzyć zadanie rozpatrzenia wniosku dotyczącego zmian w kodeksie ESP. Stanowisko Unii na SDC 10 polegało na zaproponowaniu, aby wnioskowane zmiany w kodeksie ESP zostały omówione przez grupę korespondencyjną albo skierowane do grupy roboczej, która ma zostać ustanowiona na SDC 11.

Na SDC 11 rozpatrzono sprawozdanie grupy korespondencyjnej ds. zmian w kodeksie ESP z 2011 r. w celu umożliwienia stosowania technik zdalnej inspekcji (RIT) i przekazano sprawę grupie roboczej. Po przeanalizowaniu sprawozdania grupy roboczej na SDC 11 zatwierdzono projekt zmian w kodeksie ESP z 2011 r. polegających na zintegrowaniu RIT w celu ich uwzględnienia na MSC 110 i późniejszego przyjęcia na MSC 111. Stanowisko Unii na SDC 11 polegało na poparciu sprawozdania grupy korespondencyjnej w sprawie stosowania technik zdalnej inspekcji i skierowania go do grupy roboczej.

Na MSC 110 zatwierdzono projekt zmian w kodeksie ESP z 2011 r., aby umożliwić korzystanie z RIT, z myślą o ich przyjęciu na MSC 111 i wejściu w życie w dniu 1 stycznia 2028 r. Sekretariat IMO rozesłał zmiany za pośrednictwem pisma okólnego IMO nr 5063 z dnia 29 września 2025 r.

Stanowisko Unii na MSC 110 zakładało poparcie projektu zmian.

Unia powinna poprzeć te zmiany, ponieważ techniki te zapewniają większą skuteczność, większą elastyczność i większą wiarygodność w codziennej działalności w zakresie przeglądów i inspekcji bez naruszania wyników tych przeglądów.

4.3. Zmiany w kodeksie LSA

Na 10. posiedzeniu (SSE 10) Podkomitet ds. Systemów Okrętowych i Wyposażenia Statków (SEE) zgodził się co do zasady na sporządzenie projektu zmian w kodeksie LSA dotyczących wymogów w zakresie projektowania i badań prototypu w odniesieniu do ustaleń stosowanych w testach operacyjnych systemów swobodnego zrzucania łodzi ratunkowych bez ich wodowania, z myślą o sfinalizowaniu tych zmian na SSE 11, oraz polecił grupie korespondencyjnej ds. LSA sfinalizowanie projektu zmian. Stanowisko Unii na SSE 10 zakładało poparcie przekazania dyskusji grupie roboczej.

Po zatwierdzeniu prac grupy korespondencyjnej na SSE 11 rozpatrzono projekt zmian i polecono grupie roboczej ich sfinalizowanie. Na SSE 10 uzgodniono projekt zmian w kodeksie LSA z myślą o ich zatwierdzeniu na MSC 110 i przyjęciu na MSC 111. Stanowisko Unii na SSE 11 zakładało poparcie sprawozdania grupy korespondencyjnej oraz powołanie grupy roboczej ds. środków ratunkowych w celu sfinalizowania podczas tego posiedzenia projektu zmian w kodeksie LSA.

Po rozpatrzeniu projektu zmian w kodeksie LSA na MSC 110 zatwierdzono projekt zmian z myślą o ich przyjęciu na MSC 111. Sekretariat IMO rozesłał zmiany za pośrednictwem pisma okólnego IMO nr 5063 z dnia 29 września 2025 r.

Stanowisko Unii na MSC 110 zakładało poparcie projektu zmian.

Unia powinna poprzeć te zmiany, ponieważ poprawią one bezpieczeństwo życia na morzu poprzez zwiększenie zaufania do skutecznego i wydajnego wykorzystania zrzutowej łodzi ratunkowej w przypadku opuszczenia statku.

4.4. Zmiany w protokole z 1988 r. do konwencji o liniach ładunkowych

Na MSC 107 zatwierdzono dodanie nowego elementu w celu zmiany protokołu z 1988 r. do konwencji o liniach ładunkowych, aby określić wymóg instalowania barierek na pokładzie w celu ograniczenia do minimum zagrożeń dla bezpieczeństwa. Komitet zatwierdził ten nowy element. Stanowisko Unii na MSC 107 zakładało poparcie tego elementu.

Na SDC 10, chociaż uzgodniono co do zasady projekt zmiany w prawie 25 protokołu z 1988 r. do konwencji o liniach ładunkowych, odnotowano, że do sfinalizowania konieczne są dalsze prace, i uzgodniono, że należy zwrócić się do komitetu o przedłużenie docelowego roku zakończenia wprowadzania elementu do 2025 r. oraz o utrzymanie punktu porządku obrad we wstępnym porządku obrad SDC 11. Stanowisko Unii na SDC 10 zakładało poparcie wniosku dotyczącego zmiany prawidła 25 protokołu z 1988 r. do konwencji o liniach ładunkowych.

Na SDC 11 uzgodniono projekt zmian w prawie 25 protokołu z 1988 r. o liniach ładunkowych z myślą o ich zatwierdzeniu na MSC 110 i późniejszym przyjęciu na MSC 111; oczekuje się, że wejście w życie nastąpi w dniu 1 stycznia 2028 r. Stanowisko Unii na SDC 11 zakładało poparcie wniosku dotyczącego zmiany prawidła 25 protokołu z 1988 r. do konwencji o liniach ładunkowych.

Na MSC 110 zatwierdzono projekt zmian w prawie 25 protokołu z 1988 r. do konwencji o liniach ładunkowych w odniesieniu do wymogu instalowania barierek na pokładzie, z myślą o ich przyjęciu na MSC 111. Sekretariat IMO rozesłał zmiany za pośrednictwem pisma okólnego IMO nr 5063 z dnia 29 września 2025 r.

Stanowisko Unii na MSC 110 zakładało poparcie projektu zmian.

Unia powinna poprzeć te zmiany, ponieważ zainstalowanie barierek złożonych z trzech prętów na pokładzie może skutecznie zwiększyć ochronę załogi, zmniejszyć ryzyko wypadnięcia załogi za burtę i urazów oraz poprawić bezpieczeństwo statków przy minimalnych kosztach ekonomicznych.

5. ODNOŚNE PRZEPISY I KOMPETENCJE UE

5.1. Stosowne przepisy UE

5.1.1. *Zmiany w prawidłach 13 i 14 oraz w uzupełnieniu VII do załącznika VI do konwencji MARPOL*

Dyrektywa (UE) 2016/802 ma na celu ograniczenie emisji dwutlenku siarki z niektórych paliw ciekłych³. Jej celem jest zapobieganie zanieczyszczeniu powietrza powodowanemu przez szkodliwe emisje wynikające ze spalania niektórych rodzajów paliw ciekłych z wysoką zawartością siarki, które są szkodliwe dla zdrowia ludzkiego i środowiska oraz przyczyniają się do powstawania kwaśnych deszczy. Art. 6 i 13 oraz załącznik I odnoszą się do zasad

³ 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, <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/802/oj>

określonych w załączniku VI do konwencji MARPOL dotyczących maksymalnej zawartości siarki w paliwach żeglugowych i emisji tlenków siarki ze statków na wodach UE.

W dyrektywie ramowej w sprawie strategii morskiej⁴ państwa członkowskie zostały zobowiązane do zastosowania środków niezbędnych do osiągnięcia bądź utrzymania „dobrego stanu środowiska” w środowisku morskim do 2020 r. Dobry stan środowiska oznacza „taki stan środowiska wód morskich tworzących zróżnicowane i dynamiczne pod względem ekologicznym oceany i morza, które są czyste, zdrowe i urodzajne w odniesieniu do panujących w nich warunków, zaś wykorzystanie środowiska morskiego zachodzi na poziomie, który jest zrównoważony i gwarantuje zachowanie możliwości użytkowania i prowadzenia działań przez obecne i przyszłe pokolenia” (art. 3 ust. 5 dyrektywy ramowej w sprawie strategii morskiej). Aby określić dobry stan środowiska, należy między innymi do minimum ograniczyć eutrofizację wywołaną działalnością człowieka, a w szczególności negatywne skutki tego zjawiska, takie jak utrata różnorodności biologicznej, degradacja ekosystemów, a także występowanie szkodliwego zjawiska zakwitnięcia wody oraz niedoboru tlenu w dolnych partiach wód. Ograniczenie ilości azotu wprowadzanego do środowiska z żeglugi morskiej dzięki nałożeniu wymogów poziomu III po uznaniu północno-wschodniego Atlantyku za obszary NECA ułatwi państwom członkowskim UE położonym nad tymi morzami osiągnięcie „dobrego stanu środowiska”, o którym mowa w dyrektywie ramowej w sprawie strategii morskiej.

W dyrektywie w sprawie jakości powietrza⁵ (zmienionej w 2024 r.) wyznaczono między innymi wartości dopuszczalne dla NO₂ w celu unikania i ograniczenia szkodliwego oddziaływania zanieczyszczenia powietrza na zdrowie ludzi lub środowisko lub zapobiegania takiemu oddziaływaniu. W dyrektywie w sprawie jakości powietrza przyznano, że dla osiągnięcia wyznaczonych w niej celów szczególnie ważna jest walka z emisjami zanieczyszczeń u źródła, w szczególności za pomocą środków, które ograniczyłyby emisje spalin z silników różnego rodzaju stacjonarnych i ruchomych źródeł emisji w oparciu o normy jakości silników lub paliwa. Unia przyjęła różne akty prawne regulujące emisje za pośrednictwem norm dotyczących silników montowanych w różnego rodzaju pojazdach transportu drogowego (samochodach osobowych, samochodach ciężarowych i samochodach dostawczych za pośrednictwem norm Euro⁶) oraz w maszynach jezdnych nieporuszających się po drogach (statkach żeglugi śródlądowej i lokomotywach za pośrednictwem dyrektywy w sprawie maszyn jezdnych nieporuszających się po drogach⁷).

⁴ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/56/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. ustanawiająca ramy działań Wspólnoty w dziedzinie polityki środowiska morskiego (dyrektywa ramowa w sprawie strategii morskiej), Dz.U. L 164 z 25.6.2008, s. 19, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/56/oj>

⁵ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystszej powietrza dla Europy, Dz.U. L 152 z 11.6.2008, s. 1, <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/50/oj>

⁶ Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów, Dz.U. L 171 z 29.6.2007, s. 1, <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/715/oj>

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 z dnia 18 czerwca 2009 r. dotyczące homologacji typu pojazdów silnikowych i silników w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności (Euro VI) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i obsługi technicznej pojazdów, Dz.U. L 188 z 18.7.2009, s. 1, <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/595/oj>

⁷ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1628 z dnia 14 września 2016 r. w sprawie wymogów dotyczących wartości granicznych emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych oraz homologacji typu w odniesieniu do silników spalinowych wewnętrznego spalania przeznaczonych do maszyn

W związku z tym zmiany w przepisach 13 i 14 oraz w uzupełnieniu VII do załącznika VI do konwencji MARPOL dotyczące przyjęcia obszaru kontroli emisji mogą mieć decydujący wpływ na treść dyrektywy (UE) 2016/802. Wynika to z faktu, że ustanowienie obszaru kontroli emisji w państwach członkowskich UE wpłynęłoby na stosowanie przedmiotowej dyrektywy, ponieważ jej art. 6 i 13 oraz załącznik I odnoszą się do zasad określonych w załączniku VI do konwencji MARPOL dotyczących maksymalnej zawartości siarki w paliwach żeglugowych i emisji tlenków siarki ze statków na wodach UE.

5.1.2. *Zmiany w przepisach 20, 25, 27 i 28 załącznika VI do konwencji MARPOL*

W rozporządzeniu (UE) 2015/757 w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego⁸ (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 decydom dostęp do odpowiednich informacji i sprzyjać upowszechnianiu się efektywnych energetycznie technologii i zachowań na rynku. Aby osiągnąć ten cel, w rozporządzeniu przewidziano działania służące wyeliminowaniu barier rynkowych, takich jak brak dostępu do informacji. Weszło ono w życie w dniu 1 lipca 2015 r. Poprawa dostępności systemu gromadzenia danych na temat zużycia oleju opałowego przez statki dla ogółu społeczeństwa oraz wprowadzenie klauzuli przeglądowej dotyczącej krótkoterminowego środka redukcji emisji gazów cieplarnianych ma na celu zmniejszenie intensywności emisji dwutlenku węgla w żegludzie międzynarodowej w sposób spójny z poziomem ambicji określonym w strategii IMO w sprawie redukcji emisji gazów cieplarnianych ze statków. Poprawa spójności/jakości danych zgłaszanych w ramach systemu gromadzenia danych na temat zużycia oleju opałowego przez statki oraz rozszerzenie dostępu do danych dla ogółu społeczeństwa mają wpływ na gromadzenie i zgłaszanie danych dotyczących zużycia oleju opałowego przez statki, a zatem mogą mieć wpływ na monitorowanie, raportowanie i weryfikację emisji gazów cieplarnianych z żeglugi na podstawie rozporządzenia UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji.

W unijnym prawie o klimacie⁹ określono wiążące cele Unii w dziedzinie klimatu (w porównaniu z 1990 r.): redukcję emisji netto gazów cieplarnianych – tj. po odliczeniu pochłaniania – o co najmniej 55 % do 2030 r. i o 90 % do 2040 r. (wniosek Komisji). Obejmuje to 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:

mobilnych nieporuszających się po drogach, zmieniające rozporządzenia (UE) nr 1024/2012 i (UE) nr 167/2013 oraz zmieniające i uchylające dyrektywę 97/68/WE, Dz.U. L 252 z 16.9.2016, s. 53, <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1628/oj>

⁸ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757 z dnia 29 kwietnia 2015 r. w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego oraz zmiany dyrektywy 2009/16/WE, Dz.U. L 123 z 19.5.2015, s. 55, <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/oj>

⁹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119 z dnia 30 czerwca 2021 r. w sprawie ustanowienia ram na potrzeby osiągnięcia neutralności klimatycznej i zmiany rozporządzeń (WE) nr 401/2009 i (UE) 2018/1999 (Europejskie prawo o klimacie), Dz.U. L 243 z 9.7.2021, s. 1, <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>

- Dyrektywę 2003/87/WE ustanawiającą system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych w Unii (ETS)¹⁰ zmieniono dyrektywą (UE) 2023/959¹¹ w celu rozszerzenia EU ETS na sektor transportu morskiego ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2024 r. (wraz z niezbędnymi zmianami w rozporządzeniu UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji w celu zmiany przepisów dotyczących monitorowania i raportowania¹², również w drodze rewizji odpowiednich aktów wykonawczych i delegowanych).
- Rozporządzenie (UE) 2023/1805 skupia się na stosowaniu paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w sektorze morskim¹³ (rozporządzenie FuelEU Maritime) 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 zużycia paliwa oraz 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 monitorowania, raportowania i weryfikacji, a także dyrektywy EU ETS i rozporządzenia FuelEU Maritime.

W związku z tym zmiany w przepisach 20, 25, 27 i 28 załącznika VI do konwencji MARPOL dotyczące dostępności systemu gromadzenia danych na temat zużycia oleju opałowego przez statki oraz klauzuli przeglądowej krótkoterminowego środka redukcji emisji gazów cieplarnianych mogą mieć decydujący wpływ na wymogi mające zastosowanie na podstawie rozporządzenia (UE) 2015/757, rozporządzenia (UE) 2023/1805 i dyrektywy (UE) 2023/959.

¹⁰ Dyrektywa 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 2003 r. ustanawiająca system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie oraz zmieniająca dyrektywę Rady 96/61/WE (Tekst mający znaczenie dla EOG), Dz.U. L 275 z 25.10.2003, s. 32, <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj>

¹¹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/959 z dnia 10 maja 2023 r. zmieniająca dyrektywę 2003/87/WE ustanawiającą system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych w Unii oraz decyzję (UE) 2015/1814 w sprawie ustanowienia i funkcjonowania rezerwy stabilności rynkowej dla unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych, Dz.U. L 130 z 16.5.2023, s. 134, <http://data.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj>

¹² 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, <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/957/oj>

¹³ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1805 z dnia 13 września 2023 r. w sprawie stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w transporcie morskim oraz zmiany dyrektywy 2009/16/WE, Dz.U. L 234 z 22.9.2023, s. 48, <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj>

5.1.3. *Zmiany w rozdziałach IV i V oraz dodatku (Certyfikaty) do konwencji SOLAS oraz zmiany w kodeksie HSC z 1994 r. i kodeksie HSC z 2000 r.*

Art. 6 dyrektywy 2002/59/WE ustanawiającej wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków¹⁴ stanowi, że każdy statek wpływający do portu państwa członkowskiego musi być wyposażony w system AIS, który odpowiada wymaganiom norm ustalonych przez IMO.

Rozporządzenie (UE) 2019/1239 ustanawia europejski system morskich pojedynczych punktów kontaktowych¹⁵. Istnieje możliwość korzystania z VDES do przekazywania formalności sprawozdawczych wymaganych rozporządzeniem.

Wyposażenie radiokomunikacyjne wymienione w pkt 5 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2025/1533¹⁶. Rozporządzenie wykonawcze zawiera wymogi w zakresie projektu, budowy i działania oraz normy badań dla wyposażenia morskiego. Opiera się ono na uprawnieniu Komisji do wskazania, w drodze aktów wykonawczych, wymogów w zakresie projektu, budowy i działania oraz norm badań dla wyposażenia morskiego objętego zakresem dyrektywy 2014/90/UE w sprawie wyposażenia morskiego¹⁷, zgodnie z jej art. 35 ust. 2.

Art. 6 ust. 2 lit. a) ppkt (i) dyrektywy 2009/45/WE w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich¹⁸ stanowi, że nowe statki pasażerskie klasy A wykonujące podróże krajowe w obrębie UE muszą w całości spełniać wymogi konwencji SOLAS z 1974 r. ze zmianami. W związku z tym wszelkie zmiany w przepisach SOLAS miałyby wpływ na wspólne unijne reguły określone w dyrektywie.

W związku z tym zmiany w rozdziałach IV i V oraz dodatku (Certyfikaty) do konwencji SOLAS, a także zmiany w kodeksie HSC z 1994 r. i kodeksie HSC z 2000 r. mogą mieć decydujący wpływ na wymogi mające zastosowanie na mocy dyrektywy 2002/59/WE, dyrektywy 2014/90/UE i dyrektywy 2009/45/WE.

5.1.4. *Zmiany w kodeksie ESP z 2011 r.*

W rozporządzeniu (UE) nr 530/2012 w sprawie przyspieszonego wprowadzania konstrukcji podwójnokadłubowej lub równoważnego rozwiązania konstrukcyjnego w odniesieniu do zbiornikowców pojedynczokadłubowych¹⁹ wprowadzono obowiązek stosowania planu oceny stanu technicznego (CAS) IMO wobec zbiornikowców pojedynczokadłubowych mających

¹⁴ Dyrektywa 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiająca wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylająca dyrektywę Rady 93/75/EWG, Dz.U. L 208 z 5.8.2002, s. 10, <http://data.europa.eu/eli/dir/2002/59/oj>

¹⁵ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1239 z dnia 20 czerwca 2019 r. ustanawiające europejski system morskich pojedynczych punktów kontaktowych i uchylające dyrektywę 2010/65/UE, Dz.U. L 198 z 25.7.2019, s. 64, <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1239/oj>

¹⁶ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2025/1533 z dnia 23 lipca 2025 r. ustanawiające zasady stosowania dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/90/UE w odniesieniu do wymogów w zakresie projektu, budowy i działania oraz norm badań dla wyposażenia morskiego i uchylające rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2024/1975, Dz.U. L, 2025/1533, 23.7.2025, http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/1533/oj

¹⁷ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/90/UE z dnia 23 lipca 2014 r. w sprawie wyposażenia morskiego i uchylająca dyrektywę Rady 96/98/WE, Dz.U. L 257 z 28.8.2014, s. 146, <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/90/oj>

¹⁸ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE z dnia 6 maja 2009 r. w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich, Dz.U. L 163 z 25.6.2009, s. 1, <http://data.europa.eu/eli/dir/2009/45/oj>

¹⁹ 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, <http://data.europa.eu/eli/reg/2012/530/oj>

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.

5.1.5. Zmiany w kodeksie LSA

Normy dotyczące łodzi ratunkowych i tratw ratunkowych, a także urządzeń do wodowania i wciągarek reguluje rozporządzenie wykonawcze (UE) 2025/1533, w którym zawarto odniesienia do kodeksu LSA. Rozporządzenie wykonawcze zawiera wymogi w zakresie projektu, budowy i działania oraz normy badań dla wyposażenia morskiego. Opiera się ono na uprawnieniu Komisji do wskazania, w drodze aktów wykonawczych, wymogów w zakresie projektu, budowy i działania oraz norm badań dla wyposażenia morskiego objętego zakresem dyrektywy 2014/90/UE w sprawie wyposażenia morskiego, zgodnie z jej art. 35 ust. 2.

W art. 6 ust. 2 lit. a) ppkt (i) dyrektywy 2009/45/WE w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich przewiduje się stosowanie konwencji SOLAS, ze zmianami, a także odpowiednich kodeksów, w tym kodeksu LSA, do statków pasażerskich klasy A, natomiast w rozdziale III „Urządzenia ratunkowe” załącznika I do tej dyrektywy określono różne i obszerne wymogi dotyczące statków pasażerskich klasy B, C i D, które wykonują żeglugę krajową, również w odniesieniu do tratw ratunkowych i łodzi ratunkowych poprzez stosowanie kodeksu LSA.

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.

5.1.6. Zmiany w protokole z 1988 r. do konwencji o liniach ładunkowych

Termin „Międzynarodowe Konwencje” zdefiniowany w dyrektywie 2009/45/WE w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich (art. 2 lit. a)) obejmuje konwencję o liniach ładunkowych wraz z protokołami i zmianami do niej, a także powiązane, obowiązkowo stosowane kodeksy, w ich zaktualizowanej wersji. Ponadto w art. 6 ust. 2 lit. b) tej dyrektywy stanowi się, że „wszystkie nowe statki pasażerskie o długości 24 metrów i więcej spełniają wymogi Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych z 1966 r.”.

W związku z tym zmiany w protokole z 1988 r. do konwencji o liniach ładunkowych mogą mieć decydujący wpływ na stosowanie dyrektywy 2009/45/WE.

5.2. Kompetencja UE

Przedmiot planowanych aktów dotyczy obszarów w dużej mierze objętych wtórnym prawem Unii, jak wyjaśniono w pkt 5.1. W związku z tym Unia ma wyłączną kompetencję zewnętrzną na podstawie art. 3 ust. 2 akapit ostatni TFUE, ponieważ planowane akty mogą „wpływać na wspólne zasady lub zmieniać ich zakres”. Planowane akty mogą w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść w szczególności następujących aktów prawnych Unii:

- dyrektywa (UE) 2016/802. Wynika to z faktu, że ustanowienie obszaru kontroli emisji w państwach członkowskich UE wpłynęłoby na stosowanie przedmiotowej dyrektywy, ponieważ jej art. 6 i 13 oraz załącznik I odnoszą się do zasad określonych w załączniku VI do konwencji MARPOL dotyczących maksymalnej zawartości siarki w paliwach żeglugowych i emisji tlenków siarki ze statków na wodach UE.
- Rozporządzenie (UE) 2015/757. 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 zmieniona dyrektywą (UE) 2023/959 w celu rozszerzenia EU ETS na sektor transportu morskiego. 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.
- Rozporządzenie (UE) 2023/1805. 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 2002/59/WE. Wynika to z tego, że art. 6 tej dyrektywy stanowi, że każdy statek wpływający do portu państwa członkowskiego musi być wyposażony w system AIS, który odpowiada wymaganiom norm ustalonych przez IMO.
- Rozporządzenie (UE) 2019/1239. Wynika to z faktu, że istnieje możliwość wykorzystania VDES do przekazywania formalności sprawozdawczych wymaganych na mocy rozporządzenia.
- Dyrektywa 2014/90/UE i rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2025/1533. Wynika to z faktu, że wyposażenie radiokomunikacyjne jest wymienione w pkt 5 rozporządzenia wykonawczego. Ponadto normy dotyczące łodzi ratunkowych i tratw ratunkowych, a także urządzeń do wodowania i wciągarek reguluje rozporządzenie wykonawcze, w którym zawarto odniesienia do kodeksu LSA.
- Dyrektywa 2009/45/WE. Wynika to z faktu, że art. 6 ust. 2 lit. a) ppkt (i) dyrektywy stanowi, że nowe statki pasażerskie klasy A w całości spełniają wymogi konwencji SOLAS z 1974 r., ze zmianami, oraz odpowiednich kodeksów, w tym kodeksu LSA, w odniesieniu do statków pasażerskich klasy A. Art. 6 ust. 4 stanowi, że szybkie jednostki pasażerskie, które wykonują żeglugę krajową, zbudowane lub poddane naprawom, zmianom lub przebudowom o większym zakresie w dniu 1 stycznia 1996 r. lub po tej dacie, muszą spełniać wymogi prawidła X/2 i X/3 konwencji SOLAS z 1974 r., które przewidują stosowanie „kodeksu jednostek szybkich”. W rozdziale III „Urządzenia ratunkowe” załącznika I do tej dyrektywy określono różne i obszerne wymogi dotyczące statków pasażerskich klasy B, C i D, które wykonują żeglugę

krajową, również w odniesieniu do tratw ratunkowych i łodzi ratunkowych poprzez stosowanie kodeksu LSA. Ponadto termin „Międzynarodowe Konwencje” zdefiniowany w art. 2 lit. a) obejmuje konwencję o liniach ładunkowych wraz z protokołami i zmianami do niej, a także powiązane, obowiązkowo stosowane kodeksy, w ich zaktualizowanej wersji. Ponadto w art. 6 ust. 2 lit. b) tej dyrektywy stanowi się, że „wszystkie nowe statki pasażerskie o długości 24 metrów i więcej spełniają wymogi Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych z 1966 r.”.

- Rozporządzenie (UE) nr 530/2012. 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 podejrzanym 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.

6. PODSTAWA PRAWNA

6.1. Proceduralna podstawa prawna

6.1.1. Zasady

W art. 218 ust. 9 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) określa się tryb przyjmowania decyzji ustalających „stanowiska, które mają być zajęte w imieniu Unii w ramach organu utworzonego przez umowę, gdy organ ten ma przyjąć akty mające skutki prawne, z wyjątkiem aktów uzupełniających lub zmieniających ramy instytucjonalne umowy”.

Art. 218 ust. 9 TFUE ma zastosowanie niezależnie od tego, czy Unia jest członkiem organu lub stroną umowy²⁰.

Pojęcie „akty mające skutki prawne” obejmuje akty, które mają skutki prawne na mocy przepisów prawa międzynarodowego dotyczących danego organu. Dotyczy to w szczególności sytuacji, w której umowa międzynarodowa ustanawiająca ten organ przewiduje, że jego decyzje są wiążące dla stron. Ma to miejsce na przykład w przypadku, gdy na mocy umowy międzynarodowej przyznaje się organowi uprawnienie do zmiany niektórych aspektów umowy lub załączników do niej.

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.

Planowane akty, które mają zostać przejęte na MEPC 84, stanowią akty mające skutki prawne, ponieważ mogą w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść prawodawstwa Unii, jak określono w pkt 5.1 i 5.2 powyżej.

²⁰ Sprawa C-399/12, Niemcy/Rada (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, pkt 64.

Planowane akty, które mają zostać przejęte na 111. posiedzeniu MSC, stanowią akty mające skutki prawne, ponieważ mogą w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść prawodawstwa Unii, jak określono w pkt 5.1 powyżej.

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, które 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, nawet jeśli kilka z planowanych zmian dotyczy aspektów środowiskowych. Materialną podstawą prawną proponowanej decyzji jest w związku z tym art. 100 ust. 2 TFUE.

6.3. Wniosek

Podstawą prawną proponowanej decyzji powinien być art. 100 ust. 2 TFUE w związku z art. 218 ust. 9 TFUE.

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, które ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej na forum Międzynarodowej Organizacji Morskiej na 84. posiedzeniu Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego w odniesieniu do przyjęcia zmian w Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (MARPOL) oraz na 111. posiedzeniu Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu w odniesieniu do przyjęcia zmian w Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (konwencja SOLAS) z 1974 r., Międzynarodowym kodeksie bezpieczeństwa jednostek szybkich z 1994 r. (kodeks HSC z 1994 r.), Międzynarodowym kodeksie bezpieczeństwa jednostek szybkich z 2000 r. (kodeks HSC z 2000 r.), 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) oraz protokole z 1988 r. odnoszącym się do Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych z 1966 r. (protokół z 1988 r. o liniach ładunkowych)

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Konwencja o Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) weszła w życie w dniu 17 marca 1958 r.
- (2) IMO to organizacja wyspecjalizowana Organizacji Narodów Zjednoczonych odpowiedzialna za bezpieczeństwo i ochronę żeglugi oraz zapobieganie zanieczyszczeniom mórz i powietrza powodowanym przez statki. Wszystkie państwa członkowskie Unii są członkami IMO. Unia nie jest członkiem IMO.
- (3) Na podstawie art. 38 lit. a) konwencji o IMO Komitet Ochrony Środowiska Morskiego (MEPC) 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. Na 84. posiedzeniu nadzwyczajnym MEPC przyjmie zmiany w konwencji MARPOL zgodnie z art. 16 ust. 2 lit. b), c) i d).
- (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. Na 111.

posiedzeniu MSC przyjmie zmiany zgodnie z art. VIII (b)(iv) konwencji SOLAS i art. VI ust. 2 lit. d) protokołu z 1988 r. do konwencji o liniach ładunkowych.

- (5) Na 84. posiedzeniu w dniach 27 kwietnia–1maja 2026 r. Komitet Ochrony Środowiska Morskiego IMO ma przyjąć zmiany w załączniku VI do Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (MARPOL) dotyczące wyznaczenia północno-wschodniego Atlantyku jako nowego obszaru kontroli emisji (prawidła 13 i 14 oraz uzupełnienie VII), zmiany dotyczące dostępności systemu gromadzenia danych na temat zużycia oleju opałowego przez statki oraz klauzuli przeglądowej krótkoterminowego środka redukcji emisji gazów cieplarnianych (prawidła 20, 25, 27 i 28).
- (6) Na 111. posiedzeniu w dniach 13–22 maja 2026 r. Komitet Bezpieczeństwa na Morzu IMO ma przyjąć zmiany w rozdziałach IV i V oraz w dodatku (Certyfikaty) do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (konwencja SOLAS) z 1974 r., Międzynarodowym kodeksie bezpieczeństwa jednostek szybkich z 1994 r. (kodeks HSC z 1994 r.), Międzynarodowym kodeksie bezpieczeństwa jednostek szybkich z 2000 r. (kodeks HSC z 2000 r.), 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) oraz w załączniku B do protokołu z 1988 r. odnoszącego się do Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych z 1966 r. (protokół z 1988 r. do konwencji o liniach ładunkowych).
- (7) Planowane akty MEPC i MSC będą wywierały skutki prawne.
- (8) Należy zatem określić stanowisko, które ma być zajęte w imieniu Unii na MEPC 84, ponieważ przewidywane akty mogą w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść przepisów prawa Unii, a mianowicie na dyrektywę (UE) 2016/802 odnoszącą się do redukcji zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych¹, rozporządzenie (UE) 2015/757 w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego², dyrektywę (UE) 2023/959 zmieniającą dyrektywę 2003/87/WE ustanawiającą system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych w Unii oraz decyzję (UE) 2015/1814 w sprawie ustanowienia i funkcjonowania rezerwy stabilności rynkowej dla unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych³, a także rozporządzenie (UE) 2023/1805 w sprawie stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w transporcie morskim⁴.
- (9) Unia powinna zatem poprzeć zmiany w prawidłach 13 i 14 oraz w uzupełnieniu VII do załącznika VI do konwencji MARPOL, ponieważ przyczynią się one do zapobiegania emisjom zanieczyszczeń powietrza ze statków oraz ich ograniczania i kontrolowania w celu osiągnięcia związanych z tym korzyści dla zdrowia i środowiska oraz korzyści gospodarczych.
- (10) Unia popiera również zmiany w prawidło 27 załącznika VI do konwencji MARPOL, ponieważ przyczynią się one do dalszej poprawy dostępności danych z systemu gromadzenia danych na temat zużycia oleju opałowego przez statki, aby zapewnić solidne wdrożenie ram dotyczących wskaźnika intensywności emisji dwutlenku węgla i ułatwić ich przegląd.

¹ Dz.U. L 132 z 21.5.2016, s. 58.

² Dz.U. L 123 z 19.5.2015, s. 55.

³ Dz.U. L 130 z 16.5.2023, s. 134.

⁴ Dz.U. L 234 z 22.9.2023, s. 48.

- (11) Unia popiera zmiany w prawidłach 20, 25, 27 i 28 załącznika VI do konwencji MARPOL, ponieważ są one następstwem przyjęcia strategii w sprawie redukcji emisji gazów cieplarnianych ze statków z 2023 r. oraz zakończenia przeglądu środków krótkoterminowych przez IMO, a także umożliwiają dalszy przegląd tych przepisów.
- (12) Należy określić stanowisko, które ma być zajęte w imieniu Unii na MSC 111, 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 pasażerskich⁵, dyrektywę 2002/59/WE ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków⁶, rozporządzenie (UE) nr 530/2012 w sprawie przyspieszonego wprowadzania konstrukcji podwójnokadłubowej lub równoważnego rozwiązania konstrukcyjnego w odniesieniu do zbiornikowców pojedynczokadłubowych⁷ oraz dyrektywę 2014/90/UE w sprawie wyposażenia morskiego⁸.
- (13) Unia powinna zatem poprzeć zmiany w rozdziałach IV i V oraz w dodatku (Certyfikaty) do konwencji SOLAS, w kodeksie HSC z 1994 r. oraz w kodeksie HSC z 2000 r., ponieważ bardziej efektywne jest wykorzystanie specjalnych kanałów do przekazywania specyficznych komunikatów aplikacyjnych (ASM) w ramach VDES, a VDES ma dodatkową zdolność do wymiany większej ilości danych cyfrowych, a zatem mógłby zaspokoić przyszły wzrost zapotrzebowania na wykorzystanie danych cyfrowych w radiokomunikacji morskiej. Ponadto wymiana danych cyfrowych przynosi liczne korzyści nie tylko pod względem bezpieczeństwa i orientacji sytuacyjnej, ale również pod względem ochrony, efektywności żeglugi, ochrony środowiska morskiego i zmniejszenia obciążenia marynarzy. VDES zapewnia znaczne zwiększenie korzyści płynących z AIS i jest uznawany za czynnik umożliwiający e-nawigację. Dzięki wdrożeniu VDES znacznie poprawiła się zdolność do wymiany komunikatów ASM i innych informacji między statkami a organami nabrzeżnymi. Unia powinna także poprzeć te zmiany, ponieważ – wprowadzając nowe uznane ruchome służby satelitarne – musi jasno określić wymóg rozpowszechniania informacji dotyczących morskich informacji bezpieczeństwa oraz informacji związanych z poszukiwaniem i ratownictwem za pośrednictwem wszystkich operacyjnych uznanych ruchomych służb satelitarnych.
- (14) Unia powinna poprzeć zmiany w kodeksie ESP z 2011 r., ponieważ techniki te zapewniają większą skuteczność, większą elastyczność i większą wiarygodność w codziennej działalności w zakresie przeglądów i inspekcji bez naruszania wyników tych przeglądów.
- (15) Unia powinna poprzeć zmiany w kodeksie LSA, ponieważ poprawią one bezpieczeństwo życia na morzu poprzez zwiększenie zaufania do skutecznego i wydajnego wykorzystania rzutowej łodzi ratunkowej w przypadku opuszczenia statku.
- (16) Unia powinna poprzeć zmiany w protokole z 1988 r. do konwencji o liniach ładunkowych, ponieważ zainstalowanie barierek złożonych z trzech prętów na pokładzie może skutecznie zwiększyć ochronę załogi, zmniejszyć ryzyko wypadnięcia

⁵ Dz.U. L 163 z 25.6.2009, s. 1.

⁶ Dz.U. L 208 z 5.8.2002, s. 10.

⁷ Dz.U. L 172 z 30.6.2012, s. 3.

⁸ Dz.U. L 257 z 28.8.2014, s. 146.

załogi za burtę i urazów oraz poprawić bezpieczeństwo statków przy minimalnych kosztach ekonomicznych.

- (17) Stanowisko Unii powinno zostać wyrażone przez działające wspólnie w interesie Unii Europejskiej państwa członkowskie Unii, które są członkami IMO,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Stanowisko, które ma być zajęte w imieniu Unii na 84. posiedzeniu Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego Międzynarodowej Organizacji Morskiej („IMO”) lub na dowolnym kolejnym posiedzeniu, polega na wyrażeniu zgody na przyjęcie zmian:

- a) w przepisach 13 i 14 oraz w uzupełnieniu VII do załącznika VI do konwencji MARPOL dotyczących wyznaczenia północno-wschodniego Atlantyku jako nowego obszaru kontroli emisji;
- b) w przepisach 20, 25, 27 i 28 załącznika VI do konwencji MARPOL dotyczących dostępności systemu gromadzenia danych na temat zużycia oleju opałowego przez statki oraz klauzuli przeglądowej dotyczącej krótkoterminowego środka redukcji emisji gazów cieplarnianych.

Artykuł 2

Stanowisko, które ma być zajęte w imieniu Unii na 111. posiedzeniu Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu Międzynarodowej Organizacji Morskiej („IMO”) lub na dowolnym kolejnym posiedzeniu, polega na wyrażeniu zgody na przyjęcie zmian:

- a) w rozdziałach IV i V oraz dodatku (Certyfikaty) do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (konwencja SOLAS) z 1974 r.;
- b) w Międzynarodowym kodeksie bezpieczeństwa jednostek szybkich z 1994 r. (kodeks HSC z 1994 r.);
- c) w Międzynarodowym kodeksie bezpieczeństwa jednostek szybkich z 2000 r. (kodeks HSC z 2000 r.);
- d) w Międzynarodowym kodeksie rozszerzonego programu inspekcji podczas przeglądów masowców i zbiornikowców olejowych z 2011 r. (kodeks ESP z 2011 r.);
- e) w Międzynarodowym kodeksie środków ratunkowych (kodeks LSA);
- f) w załączniku B do protokołu z 1988 r. do Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych z 1966 r. (protokół z 1988 r. do konwencji o liniach ładunkowych).

Artykuł 3

- a) Stanowisko, o którym mowa w art. 1, wyrażają państwa członkowskie Unii, które są członkami Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego IMO, działające wspólnie w interesie Unii.

- b) Stanowisko, o którym mowa w art. 2, wyrażają państwa członkowskie Unii, które są członkami Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu IMO, działające wspólnie w interesie Unii.

Artykuł 4

Niniejsza decyzja skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia r.

*W imieniu Rady
Przewodniczący*