

Bruksela, 31 marca 2023 r.
(OR. en)

8026/23

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2023/0092 (NLE)

MAR 48
OMI 28

WNIOSEK

Od:	Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)
Data otrzymania:	31 marca 2023 r.
Do:	Thérèse BLANCHET, sekretarz generalna Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	COM(2023) 181 final
Dotyczy:	Wniosek dotyczący DECYZJI RADY w sprawie stanowiska, jakie ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej na forum Międzynarodowej Organizacji Morskiej podczas 107. posiedzenia Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu w kwestii przyjęcia zmian w Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS), Międzynarodowym kodeksie bezpieczeństwa jednostek szybkich z 1994 r. (kodeks HSC z 1994 r.), kodeksie HSC z 2000 r., Międzynarodowym kodeksie dla statków uprawiających żeglugę na wodach polarnych (kodeks polarny), Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wykształcenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht z 1978 r. (konwencja STCW) i w kodeksie STCW oraz w Międzynarodowym kodeksie środków ratunkowych

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2023) 181 final.

Załącznik: COM(2023) 181 final



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 31.3.2023 r.
COM(2023) 181 final

2023/0092 (NLE)

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, jakie ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej na forum Międzynarodowej Organizacji Morskiej podczas 107. posiedzenia Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu w kwestii przyjęcia zmian w Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS), Międzynarodowym kodeksie bezpieczeństwa jednostek szybkich z 1994 r. (kodeks HSC z 1994 r.), kodeksie HSC z 2000 r., Międzynarodowym kodeksie dla statków uprawiających żeglugę na wodach polarnych (kodeks polarny), Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie szkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht z 1978 r. (konwencja STCW) i w kodeksie STCW oraz w Międzynarodowym kodeksie środków ratunkowych

UZASADNIENIE

1. PRZEDMIOT WNIOSKU

Niniejszy wniosek dotyczy decyzji w sprawie stanowiska, jakie ma być zajęte w imieniu Unii na 107. posiedzeniu Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu (MSC 107) Międzynarodowej Organizacji Morskiej, które odbędzie się w dniach 31 maja–9 czerwca 2023 r.

Na MSC 106 zaplanowano, że na MSC 107 zostaną przyjęte zmiany:

- 1) w rozdziale II-2 Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS) z 1974 r. oraz w Międzynarodowym kodeksie bezpieczeństwa jednostek szybkich z 1994 r. (kodeks HSC z 1994 r.) i w kodeksie HSC z 2000 r.;
- 2) w rozdziale XIV Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS) z 1974 r. oraz w Międzynarodowym kodeksie dla statków uprawiających żeglugę na wodach polarnych (kodeks polarny);
- 3) w Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht z 1978 r. (konwencja STCW z 1978 r.) i w kodeksie STCW;
- 4) oraz w Międzynarodowym kodeksie środków ratunkowych.

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 w dniu 17 marca 1958 r.

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

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 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 Współnot

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

W skład Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu IMO wchodzi wszyscy członkowie IMO, a jego posiedzenia odbywają się co najmniej raz w roku. Rozpatruje on wszelkie sprawy wchodzące w zakres działań organizacji dotyczące pomocy nawigacyjnych, budowy i wyposażenia statków, obsady z punktu widzenia bezpieczeństwa, przepisów w zakresie zapobiegania zderzeniom, obchodzenia się z ładunkami niebezpiecznymi, procedur i wymogów bezpieczeństwa morskiego, informacji hydrograficznych, dzienników i zapisów nawigacyjnych, badania wypadków morskich, ratowania i ratownictwa, a także wszelkich innych kwestii mających bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo morskie.

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

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

2.3. Planowany akt Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu IMO

Na swoim 107. posiedzeniu w dniach 31 maja–9 czerwca 2023 r. MSC ma przyjąć zmiany: w rozdziale II-2 konwencji SOLAS i w kodeksach HSC z 1994 r. i 2000 r. dotyczące zakazu stosowania kwasu perfluorooktanosulfonowego (PFOS), w rozdziale XIV konwencji SOLAS i w kodeksie polarnym – zmiany dotyczące bezpieczeństwa statków rybackich, w konwencji i kodeksie STCW – zmiany dotyczące stosowania świadectw elektronicznych oraz w kodeksie LSA – zmiany dotyczące norm wentylacji w całkowicie zakrytych łodziach ratunkowych.

Celem planowanych zmian w rozdziale II-2 konwencji SOLAS i w kodeksach HSC z 1994 r. i z 2000 r. jest wprowadzenie zakazu stosowania pian gaśniczych zawierających PFOS do gaszenia pożarów na morzu.

Celem planowanych zmian w rozdziale XIV konwencji SOLAS i w kodeksie polarnym jest poprawa norm bezpieczeństwa w odniesieniu do statków nieobjętych konwencją SOLAS uprawiających żeglugę na wodach polarnych.

Celem planowanych zmian w konwencji i kodeksie STCW jest wprowadzenie stosowania świadectw elektronicznych marynarzy, aby ułatwić pracę, zmniejszyć obciążenie administracyjne administracji państw bandery, oficerów kontroli państw portu i marynarzy, a także umożliwić szybszą identyfikację fałszywych świadectw.

Celem planowanych zmian w kodeksie LSA jest zaostrzenie wymogów bezpieczeństwa w zakresie norm wentylacji w całkowicie zakrytych łodziach ratunkowych.

3. STANOWISKO, JAKIE MA BYĆ ZAJĘTE W IMIENIU UNII

3.1. Zmiany w rozdziale II-2 Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (konwencja SOLAS) z 1974 r. i w Międzynarodowym kodeksie bezpieczeństwa jednostek szybkich z 1994 r. (kodeks HSC z 1994 r.) i w kodeksie HSC z 2000 r.

Na MSC 101 zatwierdzono nową inicjatywę na rzecz wprowadzenia zakazu stosowania PFOS w nowych instalacjach gaśniczych, która zyskała poparcie Unii. Na MSC 101 dodano tę inicjatywę do programu prac podkomitetu ds. systemów okrętowych i wyposażenia statków (SSE) po upływie dwuletniego okresu.

Podczas SEE 7 uzgodniono rozszerzenie zakresu inicjatywy dotyczącej opracowania przepisów zakazujących stosowania pian gaśniczych zawierających kwas perfluorooktanosulfonowy (PFOS) do gaszenia pożarów na statkach, aby uwzględnić pozostałe przepisy rozdziału II-2 konwencji SOLAS oraz inne narzędzia z myślą o ich przyjęciu na MSC 102. Unia poparła włączenie tej nowej inicjatywy do porządku obrad SSE 8.

Na MSC 102 uzgodniono rozszerzenie zakresu tej inicjatywy oraz jej włączenie do porządku obrad SSE 8, co spotkało się z poparciem ze strony Unii.

Podczas SEE 8 zaakceptowano projekt zmian w rozdziale II-2 konwencji SOLAS oraz w kodeksach HSC z 1994 r. i z 2000 r. dotyczących zakazu stosowania PFOS. Stanowisko Unii na SEE 8 zakładało poparcie decyzji o zatwierdzeniu projektu zmian w rozdziale II-2 konwencji SOLAS oraz zmian w kodeksach HSC z 1994 r. i z 2000 r.; Unia zaproponowała również skierowanie ich do grupy roboczej w celu sfinalizowania zmian w konwencji SOLAS i w kodeksach HSC.

Na MSC 106 zatwierdzono projekt zmian w rozdziale II-2 konwencji SOLAS oraz w kodeksach HSC z 1994 r. i z 2000 r. (pkt 11.29 sprawozdania z MSC 106 (MSC 106/19)) z myślą o ich przyjęciu na MSC 107.

Stanowisko Unii na MSC 106 zakładało poparcie decyzji o zatwierdzeniu projektu zmian w rozdziale II-2 konwencji SOLAS oraz w kodeksach HSC z 1994 r. i z 2000 r.

Stanowisko Unii powinno zakładać poparcie tych zmian, ponieważ PFOS jest substancją szkodliwą zarówno dla zdrowia ludzi, jak i dla środowiska morskiego, a dzięki tym zmianom zostanie wprowadzony zakaz stosowania pian gaśniczych zawierających PFOS do gaszenia pożarów na morzu.

3.2. Zmiany w rozdziale XIV Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS) z 1974 r. i w kodeksie polarnym

Na MSC 100 rozpatrzono proponowane zmiany w rozdziale XIV konwencji SOLAS w celu ułatwienia obowiązkowego stosowania niektórych przepisów wobec statków rybackich. Ponadto na MSC 100 rozpatrzono wprowadzenie obowiązku stosowania niektórych metod ustalania zdolności operacyjnych statku w sytuacji lodowej traktowanego jako podstawowy element planowania podróży (rozdział 11 kodeksu polarnego) i stwierdzono zasadność wprowadzenia obowiązku przewożenia na statku przewidzianego w kodeksie polarnym Poradnika żeglugi na wodach polarnych (PWOM) lub jego części.

Stanowisko Unii na MSC 100 zakładało poparcie, w odniesieniu do statków rybackich, dalszego badania na MSC 100 propozycji zmian w rozdziale XIV konwencji SOLAS i w kodeksie polarnym.

Na MSC 101 komitet rozpatrzył rozszerzenie zakresu przepisów kodeksu polarnego na statki nieobjęte konwencją SOLAS oraz propozycję projektu rezolucji Zgromadzenia wzywającej państwa członkowskie do podjęcia dobrowolnych działań na rzecz wprowadzenia przewidzianych w kodeksie polarnym środków bezpieczeństwa na statkach nieobjętych konwencją SOLAS.

Następnie na MSC 101 zatwierdzono projekt rezolucji Zgromadzenia w sprawie tymczasowych środków bezpieczeństwa dla statków niecertyfikowanych na mocy konwencji SOLAS uprawiających żeglugę na wodach polarnych i postanowiono przedstawić go na NCSR 7 w celu przeanalizowania konsekwencji i możliwości zastosowania rozdziałów 9 i 11 kodeksu polarnego do statków nieobjętych konwencją SOLAS oraz w celu określenia najbardziej skutecznego sposobu zwiększenia bezpieczeństwa statków nieobjętych konwencją SOLAS, z uwzględnieniem ewentualnego opracowania zmian w konwencji SOLAS lub w kodeksie polarnym.

Stanowisko Unii na MSC 101 zakładało

1. zasadnicze poparcie propozycji przedstawienia tego zagadnienia na NCSR w celu dalszej analizy;
2. poparcie, w odniesieniu do statków rybackich, opracowania projektu rezolucji Zgromadzenia.

Na swoim 7. posiedzeniu podkomitet ds. bezpieczeństwa żeglugi, radiokomunikacji oraz poszukiwania i ratownictwa (NCSR) zgodził się na ustanowienie grupy korespondencyjnej koordynowanej przez Nową Zelandię.

Stanowisko Unii na NCSR 7 zakładało zasadnicze poparcie propozycji podjęcia analizy kwestii technicznych dotyczących możliwości i konsekwencji zastosowania rozdziałów 9 i 11 kodeksu polarnego do statków nieobjętych konwencją SOLAS.

Na swoim 8. posiedzeniu podkomitet uzgodnił, że:

- 1) projekt zmian w kodeksie polarnym, który ma zostać opracowany, powinien ograniczać się do istniejących części I-A i I-B z ewentualnymi wynikającymi zmianami w części wstępnej;
- 2) zakres stosowania odpowiednich wymagań szczegółowych, które mają zostać opracowane w ramach części I-A kodeksu polarnego, należy rozszerzyć przynajmniej na wszystkie rejsy po wodach polarnych w odniesieniu do statków rybackich o długości 24 metrów i większych, jachtów rekreacyjnych o pojemności 300 ton brutto i większych niezaangażowanych w handel oraz statków towarowych o pojemności 300 ton brutto i większych, ale nieprzekraczających pojemności 500 ton brutto oraz
- 3) należy opracować projekt zmian w rozdziale XIV konwencji SOLAS w celu rozszerzenia zakresu stosowania kodeksu polarnego na inne statki oraz w celu rozwiązania kwestii wyłączeń i uznaniowości.

W celu dalszego zgłębienia tej kwestii podkomitet ostatecznie zgodził się na ponowne ustanowienie grupy korespondencyjnej ds. środków bezpieczeństwa dla statków nieobjętych konwencją SOLAS uprawiających żeglugę na wodach polarnych.

Stanowisko Unii na NCSR 8 zakładało poparcie ponownego ustanowienia grupy korespondencyjnej w celu dalszych prac nad tekstem rozdziałów 9 i 11 oraz opracowania projektu tekstu zmiany w konwencji SOLAS, w szczególności w odniesieniu do statków rybackich i rekreacyjnych jednostek pływających.

Stanowisko Unii na NCSR 9 zakładało, w odniesieniu do statków rybackich i rekreacyjnych jednostek pływających, poparcie projektu zmian w rozdziale XIV konwencji SOLAS oraz projektu zmian w częściach I-A i I-B kodeksu polarnego.

Na MSC 106 Komitet zatwierdził planowane zmiany w rozdziale XIV konwencji SOLAS i w kodeksie polarnym (pkt 13.9 sprawozdania z MSC 106 (MSC 106/19)) z myślą o ich przyjęciu na MSC 107 i wejściu w życie 1 stycznia 2026 r.

Stanowisko Unii na MSC 106 zakładało poparcie projektu zmian w rozdziale XIV konwencji SOLAS oraz projektu zmian w częściach I-A i I-B kodeksu polarnego.

Stanowisko Unii powinno zakładać poparcie tych zmian, ponieważ będą one skutkowały zaostrzeniem wymogów dotyczących bezpieczeństwa w przypadku statków nieobjętych konwencją SOLAS uprawiających żeglugę na wodach polarnych.

3.3. Zmiany w Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wykształcenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht z 1978 r. (konwencja STCW z 1978 r.) i w kodeksie STCW

Na swoim 5. posiedzeniu podkomitet ds. czynnika ludzkiego, szkolenia i obowiązków wachtowych (HTW) rozpatrzył propozycję projektu ujednoliconej wykładni przepisu I/2 konwencji STCW w celu wyjaśnienia znaczenia terminu „oryginał” w odniesieniu do dyplomów marynarzy z myślą o możliwości wykorzystania dyplomów i świadectw elektronicznych do celów konwencji STCW, co jest już praktyką w przypadku innych konwencji. W rzeczywistości IMO opracowała już wytyczne dotyczące stosowania elektronicznych świadectw (FAL.5/Circ.39/Rev.2). Podczas HTW 5 przedstawiono jednak rozbieżne opinie co do tego, czy te wytyczne pozwalają już na elektroniczne wydawanie świadectw do celów konwencji STCW.

Stanowisko Unii na HTW 5 zakładało poparcie propozycji wyjaśnienia znaczenia terminu „oryginał” (przepis I/2 konwencji STCW), aby umożliwić uznawanie świadectw w formie elektronicznej.

Komitet Bezpieczeństwa na Morzu (MSC) na swoim 100. posiedzeniu zgodził się uwzględnić w dwuletnim programie prac podkomitetu HTW oraz we wstępnym porządku obrad HTW 6 inicjatywę dotyczącą opracowania zmian w konwencji i kodeksie STCW do celów stosowania elektronicznych świadectw i dokumentów marynarzy, z docelowym rokiem ukończenia 2020, we współpracy z podkomitetem III, jeśli i gdy wystąpi o to podkomitet HTW. Podczas MSC 100 uzgodniono również, że o tej nowej inicjatywie zostanie poinformowany Komitet Ułatwień, który zatwierdził wytyczne dotyczące stosowania elektronicznych świadectw (FAL.5/Circ.39/Rev.2).

Stanowisko Unii na MSC 100 zakładało poparcie wniosku w sprawie nowej inicjatywy dotyczącej stosowania elektronicznych świadectw zgodnie z konwencją i kodeksem STCW.

Na HTW 6 odnotowano, że najlepszym sposobem postępowania będzie rozpoczęcie dyskusji na ten temat w ramach grupy korespondencyjnej. Stanowisko UE na HTW 6 zakładało poparcie ustanowienia grupy korespondencyjnej.

Podczas HTW 7 po omówieniu sprawozdania grupy korespondencyjnej uznano, że kwestia zmiany odpowiednich prawideł konwencji STCW i przepisów części A i B kodeksu STCW oraz opracowania projektu wytycznych wymaga przeprowadzenia dalszych prac i rozważań. Z tego względu ponownie powołano grupę korespondencyjną.

Stanowisko Unii na HTW 7 zakładało zasadnicze poparcie prac grupy korespondencyjnej i zaproponowanie, aby sprawozdanie zostało skierowane do grupy roboczej, która miałaby zostać powołana na HTW 8 w celu ukończenia projektu zmian w konwencji STCW i projektu wytycznych.

Podczas HTW 8 odnotowano osiągnięcie znacznych postępów przez grupę korespondencyjną w zakresie opracowywania projektu zmian w konwencji i kodeksie STCW dotyczących stosowania elektronicznych świadectw marynarzy oraz projektu wytycznych dotyczących stosowania elektronicznych świadectw marynarzy oraz powiązanego projektu okólnika STCW.7. Unia poparła prace grupy korespondencyjnej i zaproponowała, aby sprawozdanie zostało skierowane do grupy roboczej.

Na MSC 106 zatwierdzono projekt zmian w przepisach I/1 i I/2 konwencji STCW i w sekcji A-I/2 kodeksu STCW (pkt 10.4 i 10.5 sprawozdania z MSC 106 (MSC 106/19)) z myślą o ich przyjęciu na MSC 107.

Stanowisko Unii na MSC 106 zakładało poparcie zatwierdzenia projektu zmian w przepisach I/1 i I/2 konwencji STCW i w sekcji A-I/2 kodeksu STCW związanych ze stosowaniem elektronicznych świadectw.

Stanowisko Unii powinno zakładać poparcie tych zmian, ponieważ cyfryzacja świadectw STCW przyczyni się do ułatwienia pracy i ograniczenia obciążenia administracyjnego administracji państw bandery, oficerów kontroli państw portu i marynarzy. Zmiany te mogą również skutkować szybszą identyfikacją fałszywych świadectw.

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

Na swoim 97. posiedzeniu Komitet Bezpieczeństwa na Morzu (MSC) wprowadził nową inicjatywę w sprawie wymogów dotyczących wentylacji całkowicie zakrytych łodzi ratunkowych, którą to inicjatywę poparła Unia.

Na 4. posiedzeniu podkomitetu ds. systemów okrętowych i wyposażenia statków (SSE) powołano koordynowaną przez Stany Zjednoczone grupę korespondencyjną ds. środków ratunkowych, której zadaniem jest gromadzenie wymaganych danych, identyfikacja możliwych kryteriów, które powinny stanowić podstawę nowych wymogów dotyczących wentylacji, oraz zalecenie kryteriów, które należy stosować w odniesieniu do projektu zmian w rozdziale IV pkt 4.6.6.1 kodeksu LSA i projektu zmiany w rezolucji MSC.81(70).

Stanowisko Unii na SSE 4 zakładało zasadnicze poparcie prowadzenia dalszej dyskusji nad projektem zmian w kodeksie LSA i w rezolucji MSC.81 (70) na forum grupy roboczej.

Na swoim 5. posiedzeniu SSE uzgodnił, że:

1. w odniesieniu do całkowicie zakrytych łodzi ratunkowych należy stosować kryterium wskaźnika wentylacji/wymiany powietrza na podstawie parametrów mikroklimatycznych, określone w projekcie zmian w kodeksie LSA bez wykluczania stosowania metod aktywnych ani metod biernych;
2. stężenie CO₂ nie powinno przekraczać 5 000 ppm, co wymaga zapewnienia wskaźnika wentylacji wynoszącego co najmniej 5 m³/h na osobę i stosowania nowych wymogów w zakresie wentylacji w odniesieniu do wszystkich nowo wybudowanych całkowicie

zakrytych łodzi ratunkowych montowanych na pokładzie statku po dacie wejścia w życie tych zmian; oraz

3. warunki umożliwiające przeżycie należy utrzymywać co najmniej przez 24 godziny w przypadku ogółu łodzi ratunkowych, przy czym konieczne może być stosowanie wymogu, aby okres ten był dłuższy w przypadku jednostek ratunkowych statków pływających po wodach polarnych.

Podczas SSE 5 zaakceptowano projekt zmian w kodeksie LSA dotyczących wentylacji w przypadku całkowicie zakrytych łodzi ratunkowych, który ostatecznie ma zostać przedłożony MSC do zatwierdzenia po ostatecznej finalizacji powiązanych zmian w kodeksie LSA dotyczących wentylacji w przypadku jednostek ratunkowych innych niż całkowicie zakryte łodzie ratunkowe. Powyższe zmiany dotyczące jednostek ratunkowych innych niż całkowicie zakryte łodzie ratunkowe skierowano do dalszego rozważenia w ramach grupy korespondencyjnej.

Stanowisko Unii na SSE 5 zakładało poparcie prowadzenia dalszej dyskusji nad projektem zmian w kodeksie LSA i rezolucji MSC.81 (70) na forum grupy roboczej.

Ze względu na ograniczenia czasowe na SSE 6 powołano grupę korespondencyjną z myślą o ostatecznej finalizacji tego projektu na SSE 7. Termin ostatecznego ukończenia prac przełożono na 2021 r.

Podczas SSE 7 zaakceptowano projekt zmian w kodeksie LSA dotyczących wentylacji w przypadku jednostek ratunkowych innych niż całkowicie zakryte łodzie ratunkowe. Jeżeli chodzi o rezolucję MSC.81(70), na SSE 7 zaakceptowano projekt zmian dotyczących pkt 6.10 (Próby operacyjne łodzi ratunkowych) i 6.14 (Dodatkowe próby w przypadku całkowicie zakrytych łodzi ratunkowych). Z tego względu podkomitet ponownie powołał grupę korespondencyjną ds. środków ratunkowych w celu sfinalizowania projektu zmian w zmienionym zaleceniu dotyczącym prób środków ratunkowych (rezolucja MSC.81(70)) w zakresie badania sposobów wentylacji w przypadku częściowo zakrytych łodzi ratunkowych.

Stanowisko Unii na SSE 7 zakładało poparcie prowadzenia dalszej dyskusji nad projektem zmian w kodeksie LSA i rezolucji MSC.81 (70) na forum grupy roboczej ds. środków ratunkowych.

Podczas SSE 8 zaakceptowano:

1. projekt rezolucji MSC w sprawie zmian w Międzynarodowym kodeksie środków ratunkowych (w zakresie wymogów dotyczących wentylacji w jednostkach ratunkowych określonych w rozdziale IV), w tym przepis dotyczący stosowania i powiązany projekt rezolucji MSC;
2. projekt zmian w zmienionym zaleceniu (rezolucja MSC.81(70)), które mają zostać przyjęte na MSC 107, w związku z przyjęciem powiązanych zmian w kodeksie LSA (zob. pkt 3.21), jak określono w załączniku 2.

Stanowisko Unii na SSE 8 zakładało poparcie prowadzenia dalszej dyskusji nad projektem zmian w rezolucji MSC.81 (70) na forum grupy roboczej ds. środków ratunkowych z myślą o ukończeniu prac na tym posiedzeniu tak, aby proponowane zmiany w kodeksie LSA i rezolucji MSC.81(70) mogły wejść w życie jako pakiet 1 stycznia 2026 r.;

Na MSC 106 zatwierdzono projekt zmian w kodeksie LSA w zakresie całkowicie zakrytych łodzi ratunkowych i w zmienionym zaleceniu dotyczącym prób środków ratunkowych

(zmienione zalecenie) (rezolucja MSC.81(70)) w zakresie całkowicie zakrytych łodzi ratunkowych (pkt 11.4.1 i 11.6.1 sprawozdania z MSC 106 (MSC 106/19)) z myślą o ich przyjęciu na MSC 107.

Stanowisko Unii na MSC 106 zakładało poparcie projektu zmian w kodeksie LSA w zakresie całkowicie zakrytych łodzi ratunkowych i w zmienionym zaleceniu dotyczącym prób środków ratunkowych (zmienione zalecenie) (rezolucja MSC.81(70)) w zakresie całkowicie zakrytych łodzi ratunkowych oraz podkreślenie wagi przyjęcia projektu zmian dotyczących całkowicie zakrytych łodzi ratunkowych.

Stanowisko Unii powinno zakładać poparcie tych zmian, ponieważ przyczyniają się one do zaostreżenia wymogów bezpieczeństwa w zakresie norm wentylacji w całkowicie zakrytych łodziach ratunkowych.

3.5. Odnosne przepisy i kompetencje UE

3.5.1. Zmiany w rozdziale II-2 Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (konwencja SOLAS) z 1974 r. i w Międzynarodowym kodeksie bezpieczeństwa jednostek szybkich z 1994 r. (kodeks HSC z 1994 r.) i w kodeksie HSC z 2000 r.

Rozporządzenie (UE) 2019/1021 dotyczące trwałych zanieczyszczeń organicznych¹. Rozporządzeniem tym wprowadzono zakaz tworzenia nowych instalacji wykorzystujących PFOS i jego pochodne.

Rozporządzenie (UE) nr 1257/2013 w sprawie recyklingu statków² W rozporządzeniu w sprawie recyklingu statków określono szereg dodatkowych wymogów wykraczających poza wymogi określone w konwencji z Hongkongu, w tym w załącznikach do tego rozporządzenia uwzględniono dwa dodatkowe materiały niebezpieczne (PFOS i HBCDD).

Dlatego też zmiany w rozdziale II-2 konwencji SOLAS i kodeksach HSC z 1994 r. i z 2000 r. będą miały wpływ na wymogi mające zastosowanie na mocy rozporządzenia (UE) 2019/1021 i rozporządzenia (UE) nr 1257/2013.

3.5.2. Zmiany w rozdziale XIV Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS) z 1974 r. i w kodeksie polarnym

Dyrektywa 97/70/WE ustanawiająca zharmonizowany system bezpieczeństwa dla statków rybackich o długości 24 metrów i większej³. Załącznik III do tej dyrektywy zawiera „północne” przepisy regionalne zawierające przepisy techniczne dotyczące statków rybackich eksploatowanych w strefach obejmujących wody polarne.

Dyrektywa 2013/53/UE w sprawie rekreacyjnych jednostek pływających i skuterów wodnych⁴. W dyrektywie tej uregulowano projekt i budowę rekreacyjnych jednostek pływających o długości od 2,5 metrów do 24 metrów i skuterów wodnych o długości 0–4 metrów.

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2022/1157⁵ ustanawiające zasady stosowania dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/90/UE⁶ w odniesieniu do wymogów

¹ Dz.U. L 169 z 25.6.2019, s. 45.

² Dz.U. L 330 z 10.12.2013, s. 1.

³ Dz.U. L 34 z 9.2.1998, s. 1.

⁴ Dz.U. L 354 z 28.12.2013, s. 90.

⁵ Dz.U. L 180 z 6.7.2022, s. 1.

⁶ Dz.U. L 257 z 28.8.2014, s. 146.

w zakresie projektu, budowy i działania oraz norm badań dla wyposażenia morskiego i uchylające rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2021/1158.

Dyrektywa 2002/59/WE ustanawiająca wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków⁷. Dyrektywa ta zawiera przepisy dotyczące statków eksploatowanych w sytuacji lodowej. Zgodnie z art. 18 właściwe organy muszą: 1) przekazywać kapitanowi statku znajdującego się na obszarze ich właściwości „odpowiednie informacje o sytuacji lodowej, zalecanych trasach i działaniach lodołamaczy na obszarze ich właściwości”; oraz 2) udokumentować, że statki spełniają wymogi dotyczące wytrzymałości i mocy odpowiadające sytuacji lodowej w danym obszarze. W art. 6a dyrektywa ta zawiera również wymogi dotyczące przewoźników w zakresie systemów automatycznej identyfikacji (klasa A), obejmujące statki rybackie, których długość przekracza 15 m. Ten sam wymóg określono w art. 10 rozporządzenia Rady nr 1224/2009 ustanawiającego unijny system kontroli w celu zapewnienia przestrzegania przepisów wspólnej polityki rybołówstwa (rozporządzenie w sprawie kontroli) i ma zastosowanie do statków pływających pod banderą UE.

Dlatego też zmiany w rozdziale XIV konwencji SOLAS i kodeksu polarnego będą miały wpływ na wymogi mające zastosowanie na mocy dyrektywy 97/70/WE, dyrektywy 2013/53/UE, dyrektywy 2014/90/UE i dyrektywy 2002/59/WE.

3.5.3. *Zmiany w Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht z 1978 r. (konwencja STCW) i w kodeksie STCW*

Dyrektywa (UE) 2022/993 w sprawie minimalnego poziomu wyszkolenia marynarzy⁸ zawiera przepisy dotyczące cyfrowych świadectw:

- Art. 4 ust. 11 stanowi, że „[z] zastrzeżeniem art. 20 ust. 7 wszelkie świadectwa wymagane niniejszą dyrektywą są przechowywane w oryginale, w wersji papierowej lub w postaci cyfrowej, na pokładzie statku, gdzie odbywa służbę posiadacz świadectwa, a ich autentyczność i ważność może zostać sprawdzona zgodnie z procedurą określoną w ust. 13 lit. b) niniejszego artykułu”.
- Art. 4 ust. 14 stanowi, że „[g]dy odpowiednie zmiany do konwencji STCW i części A kodeksu STCW odnoszące się do cyfrowych świadectw marynarzy wejdą w życie, Komisja będzie uprawniona do przyjmowania zgodnie z art. 30 aktów delegowanych w celu zmiany niniejszej dyrektywy poprzez dostosowanie wszystkich odpowiednich jej przepisów do tych zmian konwencji STCW i części A kodeksu STCW, aby poddać digitalizacji świadectwa i potwierdzenia marynarzy”.
- Art. 6 (Wzajemne uznawanie świadectw marynarzy wydawanych przez państwa członkowskie) stanowi, że: „[k]ażde państwo członkowskie akceptuje świadectwa przeszkolenia i dokumenty potwierdzające wydane przez inne państwo członkowskie lub z jego upoważnienia, w wersji papierowej lub w postaci cyfrowej, w celu zezwolenia marynarzom na pełnienie służby na statkach pływających pod banderą tego państwa członkowskiego”.

Dlatego też zmiany w konwencji i kodeksie STCW będą miały wpływ na wymogi mające zastosowanie na mocy dyrektywy (UE) 2022/993.

⁷ Dz.U. L 208 z 5.8.2002, s. 10.

⁸ Dz.U. L 169 z 27.6.2022, s. 45.

3.5.4. *Zmiany w Międzynarodowym kodeksie środków ratunkowych (kodeks LSA)*

Normy dotyczące łodzi ratunkowych i jednostek ratunkowych oraz rezolucja MSC.81(70) stanowią element załącznika do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2022/1157 ustanawiającego zasady stosowania dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/90/UE⁹ w odniesieniu do wymogów w zakresie projektu, budowy i działania oraz norm badań dla wyposażenia morskiego i uchylające rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2021/1158¹⁰.

Co więcej, zgodnie z art. 6 ust. 2 lit. a) pkt (i) dyrektywy 2009/45/WE w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich¹¹ w przypadku statków pasażerskich klasy A stosuje się konwencję SOLAS ze zmianami, natomiast w załączniku I rozdział III „Urządzenia ratunkowe” określono różne i daleko idące wymogi dotyczące statków pasażerskich klasy B, C i D prowadzących żeglugę krajową, co dotyczy również całkowicie zakrytych łodzi ratunkowych.

Dlatego też zmiany w kodeksie LSA będą miały wpływ na wymogi mające zastosowanie na mocy dyrektywy 2014/90/UE i dyrektywy 2009/45/WE.

3.5.5. *Kompetencja UE*

Zmiany w rozdziale II-2 konwencji SOLAS i kodeksach HSC z 1994 r. i z 2000 r. miałyby wpływ na prawo Unii, w szczególności na stosowanie rozporządzenia (UE) 2019/1021 i rozporządzenia (UE) nr 1257/2013.

Zmiany w rozdziale XIV konwencji SOLAS i kodeksie polarnym miałyby wpływ na prawo Unii, w szczególności na stosowanie dyrektywy 97/70/WE, dyrektywy 2013/53/UE, dyrektywy 2014/90/UE 2020/1170 i dyrektywy 2022/59/WE.

Zmiany w konwencji i kodeksie STCW miałyby wpływ na prawo Unii, w szczególności na stosowanie dyrektywy (UE) 2022/993.

Zmiany w kodeksie LSA miałyby wpływ na prawo Unii, w szczególności na stosowanie dyrektywy 2014/90/UE i dyrektywy 2009/45/WE.

W związku z powyższym przedmiot planowanych aktów dotyczy obszaru, w którym Unia ma wyłączne kompetencje zewnętrzne na mocy art. 3 ust. 2 ostatnia część zdania TFUE.

4. **PODSTAWA PRAWNA**

4.1. **Proceduralna podstawa prawna**

4.1.1. *Zasady*

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

⁹ Dz.U. L 257 z 28.8.2014, s. 146.

¹⁰ Dz.U. L 180 z 6.7.2022, s. 1.

¹¹ Dz.U. L 163 z 25.6.2009, s. 1.

Art. 218 ust. 9 TFUE ma zastosowanie niezależnie od tego, czy Unia jest członkiem organu lub stroną umowy¹².

Pojęcie „akty mające skutki prawne” obejmuje akty, które wywołują skutki prawne na mocy przepisów prawa międzynarodowego dotyczących danego organu. Obejmuje ono ponadto instrumenty, które nie są wiążące na mocy prawa międzynarodowego, ale „mogą w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść przepisów przyjętych przez prawodawcę Unii”¹³.

4.1.2. Zastosowanie w niniejszej sprawie

Komitet Bezpieczeństwa na Morzu IMO jest organem utworzonym na podstawie umowy, a mianowicie Konwencji o Międzynarodowej Organizacji Morskiej.

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

- rozporządzenia (UE) 2019/1021 dotyczącego trwałych zanieczyszczeń organicznych. Wynika to z faktu, że rozporządzeniem tym wprowadzono zakaz tworzenia nowych instalacji wykorzystujących PFOS i jego pochodne;
- rozporządzenia (UE) nr 1257/2013 w sprawie recyklingu statków. Wynika to z faktu, że w rozporządzeniu tym określono szereg dodatkowych wymogów, w tym w załącznikach do tego rozporządzenia uwzględniono dwa dodatkowe materiały niebezpieczne (PFOS i HBCDD);
- dyrektywy 97/70/WE ustanawiającej zharmonizowany system bezpieczeństwa dla statków rybackich o długości 24 metrów i większej. Wynika to z faktu, że załącznik III do tej dyrektywy zawiera „północne” przepisy regionalne zawierające przepisy techniczne dotyczące statków rybackich eksploatowanych w strefach obejmujących wody polarne;
- dyrektywy 2013/53/UE w sprawie rekreacyjnych jednostek pływających i skuterów wodnych. Wynika to z faktu, że w dyrektywie tej uregulowano projekt i budowę rekreacyjnych jednostek pływających o długości od 2,5 metrów do 24 metrów i skuterów wodnych o długości 0–4 metrów;
- dyrektywy 2014/90/UE w sprawie wyposażenia morskiego. Wynika to z faktu, że wymogi w zakresie projektu, budowy i działania oraz normy badania dla wyposażenia morskiego wykorzystywanego na pokładzie statków uregulowano w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2022/1157;
- dyrektywy 2002/59/WE ustanawiającej wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków. Wynika to z faktu, że dyrektywa ta zawiera przepisy dotyczące statków eksploatowanych w sytuacji lodowej. Zgodnie z art. 18 właściwe organy muszą: 1) przekazywać kapitanowi statku znajdującego się na obszarze ich właściwości „odpowiednie informacje o sytuacji lodowej, zalecanych trasach i działaniach lodołamaczy na obszarze ich właściwości”; oraz 2) udokumentować, że statki spełniają wymogi dotyczące wytrzymałości i mocy odpowiadające sytuacji lodowej w danym obszarze. W art. 6a dyrektywa ta zawiera również wymogi dotyczące przewoźników w zakresie systemów automatycznej identyfikacji (klasa A), obejmujące statki rybackie, których długość przekracza 15 m. Ten sam wymóg określono w art. 10 rozporządzenia Rady nr 1224/2009 ustanawiającego unijny

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

¹³ Sprawa C-399/12, Niemcy/Rada (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, pkt 61–64.

system kontroli w celu zapewnienia przestrzegania przepisów wspólnej polityki rybołówstwa (rozporządzenie w sprawie kontroli) i ma zastosowanie do statków pływających pod banderą UE.

- dyrektywy (UE) 2022/993 w sprawie minimalnego poziomu wyszkolenia marynarzy. Wynika to z faktu, że dyrektywa ta zawiera szereg przepisów dotyczących cyfrowych świadectw. Art. 4 ust. 11 stanowi, że „[z] zastrzeżeniem art. 20 ust. 7 wszelkie świadectwa wymagane niniejszą dyrektywą są przechowywane w oryginale, w wersji papierowej lub w postaci cyfrowej, na pokładzie statku, gdzie odbywa służbę posiadacz świadectwa, a ich autentyczność i ważność może zostać sprawdzona zgodnie z procedurą określoną w ust. 13 lit. b) niniejszego artykułu”. Art. 4 ust. 14 stanowi, że „[g]dy odpowiednie zmiany do konwencji STCW i części A kodeksu STCW odnoszące się do cyfrowych świadectw marynarzy wejdą w życie, Komisja będzie uprawniona do przyjmowania zgodnie z art. 30 aktów delegowanych w celu zmiany niniejszej dyrektywy poprzez dostosowanie wszystkich odpowiednich jej przepisów do tych zmian konwencji STCW i części A kodeksu STCW, aby poddać digitalizacji świadectwa i potwierdzenia marynarzy”. Art. 6 (Wzajemne uznawanie świadectw marynarzy wydawanych przez państwa członkowskie) stanowi, że: „[k]ażde państwo członkowskie akceptuje świadectwa przeszkolenia i dokumenty potwierdzające wydane przez inne państwo członkowskie lub z jego upoważnienia, w wersji papierowej lub w postaci cyfrowej, w celu zezwolenia marynarzom na pełnienie służby na statkach pływających pod banderą tego państwa członkowskiego”;
- dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/90/UE z dnia 23 lipca 2014 r. w sprawie wyposażenia morskiego. Wynika to z faktu, że normy dotyczące łodzi ratunkowych i jednostek ratunkowych oraz rezolucja MSC.81(70) stanowią element załącznika do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2022/1157;
- dyrektywy 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 ze zmianami, natomiast w załączniku I rozdział III „Urządzenia ratunkowe” określono różne i daleko idące wymagania dotyczące statków pasażerskich klasy B, C i D prowadzących żeglugę krajową, co dotyczy również całkowicie zakrytych łodzi ratunkowych.

W związku z tym przyjęcie zmian

- w rozdziale II-2 Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS) z 1974 r. oraz Międzynarodowym kodeksie bezpieczeństwa jednostek szybkich z 1994 r. (kodeks HSC z 1994 r.) i kodeksie HSC z 2000 r.;
- w rozdziale XIV Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS) z 1974 r. i w kodeksie polarnym;
- w Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht z 1978 r. (konwencja STCW) i w kodeksie STCW oraz
- w Międzynarodowym kodeksie środków ratunkowych (kodeks LSA)

może w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść w szczególności następujących przepisów Unii: rozporządzenia (UE) 2019/1021 dotyczącego trwałych zanieczyszczeń organicznych, rozporządzenia (UE) nr 1257/2013 w sprawie recyklingu statków, dyrektywy 97/70/WE ustanawiającej zharmonizowany system bezpieczeństwa dla statków rybackich o długości 24 metrów i większej, dyrektywy 2013/53/UE w sprawie rekreacyjnych jednostek

plywających i skuterów wodnych, dyrektywy 2014/90/UE w sprawie wyposażenia morskiego, dyrektywy 2002/59/WE ustanawiającej wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków, dyrektywy (UE) 2022/993 w sprawie minimalnego poziomu wykształcenia marynarzy oraz dyrektywy 2009/45/WE w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich.

Planowane akty nie uzupełniają ani nie zmieniają ram instytucjonalnych umowy.

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

4.2. Materialna podstawa prawna

4.2.1. Zasady

Materialna podstawa prawna decyzji na podstawie art. 218 ust. 9 TFUE zależy przede wszystkim od celu i treści planowanego aktu, w którego kwestii ma być zajęte stanowisko w imieniu Unii. Jeżeli planowany akt ma dwojaki cel lub dwa elementy składowe, a jeden z tych celów lub elementów da się określić jako główny, zaś drugi ma jedynie pomocniczy charakter, decyzja przyjęta na podstawie art. 218 ust. 9 TFUE musi mieć jedną materialną podstawę prawną, tj. podstawę, której wymaga główny lub dominujący cel lub element składowy.

4.2.2. Zastosowanie w niniejszej sprawie

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

4.3. Wniosek

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

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, jakie ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej na forum Międzynarodowej Organizacji Morskiej podczas 107. posiedzenia Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu w kwestii przyjęcia zmian w Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS), Międzynarodowym kodeksie bezpieczeństwa jednostek szybkich z 1994 r. (kodeks HSC z 1994 r.), kodeksie HSC z 2000 r., Międzynarodowym kodeksie dla statków uprawiających żeglugę na wodach polarnych (kodeks polarny), Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht z 1978 r. (konwencja STCW) i w kodeksie STCW oraz w Międzynarodowym kodeksie środków ratunkowych

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Konwencja o Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) weszła w życie 17 marca 1958 r.
- (2) IMO to organizacja wyspecjalizowana Organizacji Narodów Zjednoczonych odpowiedzialna za bezpieczeństwo i ochronę żeglugi oraz zapobieganie zanieczyszczeniom mórz i powietrza powodowanym przez statki. Wszystkie państwa członkowskie Unii są członkami IMO. Unia nie jest członkiem IMO.
- (3) Na podstawie art. 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.
- (4) Na swoim 107. posiedzeniu, które odbędzie się w terminie od 31 maja do 9 czerwca 2023 r., Komitet Bezpieczeństwa na Morzu przyjmie zmiany w rozdziale II-2 Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS) z 1974 r. i w Międzynarodowym kodeksie bezpieczeństwa jednostek szybkich z 1994 r. (kodeks HSC z 1994 r.) i w kodeksie HSC z 2000 r., w rozdziale XIV Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS) z 1974 r. oraz w Międzynarodowym kodeksie dla statków uprawiających żeglugę na wodach polarnych (kodeks polarny), w Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht

z 1978 r. (konwencja STCW) i w kodeksie STCW oraz w Międzynarodowym kodeksie środków ratunkowych.

- (5) Należy określić stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii na 107. posiedzeniu Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu, ponieważ planowane zmiany w rozdziale II-2 konwencji SOLAS i w kodeksach HSC z 1994 r. i z 2000 r., w rozdziale XIV konwencji SOLAS i kodeksie polarnym, konwencji i kodeksie STCW oraz kodeksie LSA mogą w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść przepisów Unii, tj. rozporządzenia (UE) 2019/1021 dotyczącego trwałych zanieczyszczeń organicznych¹, rozporządzenia (UE) nr 1257/2013 w sprawie recyklingu statków², dyrektywy 97/70/WE ustanawiającej zharmonizowany system bezpieczeństwa dla statków rybackich o długości 24 metrów i większej³, dyrektywy 2013/53/UE w sprawie rekreacyjnych jednostek pływających i skuterów wodnych⁴, dyrektywy 2014/90/UE w sprawie wyposażenia morskiego⁵, dyrektywy 2002/59/WE ustanawiającej wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków⁶, dyrektywy (UE) 2022/993 w sprawie minimalnego poziomu szkolenia marynarzy⁷ oraz dyrektywy 2009/45/WE w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich⁸.
- (6) W ramach planowanych zmian w rozdziale II-2 konwencji SOLAS i w kodeksach HSC z 1994 r. i z 2000 r. zostanie wprowadzony zakaz stosowania pian gaśniczych zawierających PFOS do gaszenia pożarów na morzu. Stanowisko Unii powinno zakładać poparcie tych zmian, ponieważ PFOS jest substancją szkodliwą zarówno dla zdrowia ludzi, jak i dla środowiska morskiego.
- (7) Zmiany w rozdziale XIV konwencji SOLAS i w kodeksie polarnym ułatwią obowiązkowe stosowanie niektórych przepisów wobec statków rybackich oraz będą obejmować wprowadzenie wymogu stosowania niektórych metod ustalania zdolności operacyjnych statku w sytuacji lodowej traktowanego jako podstawowy element planowania podróży. Stanowisko Unii powinno zakładać poparcie tych zmian, ponieważ będą one skutkowały zaostreniem wymogów dotyczących bezpieczeństwa w przypadku statków nieobjętych konwencją SOLAS uprawiających żeglugę na wodach polarnych.
- (8) Zmiany w konwencji i kodeksie STCW będą dotyczyły stosowania elektronicznych świadectw zgodnie z konwencją i kodeksem STCW. Stanowisko Unii powinno zakładać poparcie tych zmian, ponieważ cyfryzacja świadectw STCW przyczyni się do ułatwienia pracy i ograniczenia obciążenia administracyjnego administracji państw bandery, oficerów kontroli państw portu i marynarzy. Zmiany te mogą również skutkować szybszą identyfikacją fałszywych świadectw.
- (9) Zmiany w kodeksie LSA będą obejmowały wprowadzenie nowych wymogów dotyczących wentylacji jednostek ratunkowych innych niż całkowicie zakryte łodzie ratunkowe. Stanowisko Unii powinno zakładać poparcie tych zmian, ponieważ przyczyniają się one do zaostrenia wymogów bezpieczeństwa w zakresie norm wentylacji w całkowicie zakrytych łodziach ratunkowych,

¹ Dz.U. L 169 z 25.6.2019, s. 45.

² Dz.U. L 330 z 10.12.2013, s. 1.

³ Dz.U. L 34 z 9.2.1998, s. 1.

⁴ Dz.U. L 354 z 28.12.2013, s. 90.

⁵ Dz.U. L 257 z 28.8.2014, s. 146.

⁶ Dz.U. L 208 z 5.8.2002, s. 10.

⁷ Dz.U. L 169 z 27.6.2022, s. 45.

⁸ Dz.U. L 163 z 25.6.2009, s. 1.

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii na 107. posiedzeniu Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu Międzynarodowej Organizacji Morskiej („IMO”), polega na wyrażeniu zgody na wprowadzenie zmian:– w rozdziale II-2 Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS) z 1974 r. i w Międzynarodowym kodeksie bezpieczeństwa jednostek szybkich z 1994 r. (kodeks HSC z 1994 r.) i w kodeksie HSC z 2000 r., w rozdziale XIV Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS) z 1974 r. oraz w Międzynarodowym kodeksie dla statków uprawiających żeglugę na wodach polarnych (kodeks polarny), w Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht z 1978 r. (konwencja STCW) i w kodeksie STCW oraz w Międzynarodowym kodeksie środków ratunkowych, jak określono w okólniku IMO nr 4658/Rev.1.

Artykuł 2

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

Artykuł 3

Niniejsza decyzja skierowana jest do Komisji i państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Rady
Przewodniczący*