KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 6.11.2019 r.
COM(2019) 575 final

2019/0248 (NLE)

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, jakie należy zająć w imieniu Unii Europejskiej na forum Międzynarodowej Organizacji Morskiej podczas 31. sesji Zgromadzenia IMO odnośnie do przyjęcia poprawek do rezolucji A.658(16) w sprawie stosowania i umieszczania materiałów odblaskowych na środkach ratunkowych, procedur dotyczących kontroli państwa portu z 2017 r. (rezolucja A.1119(30)) oraz wytycznych do przeglądów w ramach zharmonizowanego systemu przeglądu i certyfikacji (HSSC) (rezolucja A.1120(30))

UZASADNIENIE

1. PRZEDMIOT WNIOSKU

Niniejszy wniosek dotyczy decyzji określającej stanowisko, jakie należy zająć w imieniu Unii na 31. sesji Zgromadzenia Międzynarodowej Organizacji Morskiej, która odbędzie się w Londynie od dnia 25 listopada 2019 r. do dnia 4 grudnia 2019 r., w związku z przewidywanym przyjęciem:

- poprawek dotyczących stosowania i umieszczania materiałów odblaskowych na środkach ratunkowych;
- procedur dotyczących kontroli państwa portu z 2019 r.; oraz
- poprawek do wytycznych do przeglądów zgodnie ze zharmonizowanym systemem przeglądu i certyfikacji (wytyczne HSSC).

1. KONTEKST WNIOSKU

1.1. Konwencja o Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO)

Konwencja o Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) („umowa”) ustanawia IMO, której celem jest zapewnienie mechanizmów współpracy między rządami w dziedzinie regulacji rządowych i praktyk dotyczących wszelkich kwestii technicznych mających wpływ na żeglugę w handlu międzynarodowym oraz 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, a także prowadzenie spraw administracyjnych i prawnych.

Umowa weszła w życie z dniem 17 marca 1958 r.

Wszystkie państwa członkowskie są stronami tej umowy.

1.2. Międzynarodowa Organizacja Morska

Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO) to specjalistyczna agencja Organizacji Narodów Zjednoczonych odpowiedzialna za bezpieczeństwo i ochronę żeglugi oraz za zapobieganie zanieczyszczaniu morza przez statki. Jest to ogólnoświatowa instytucja zajmująca się wyznaczaniem norm w zakresie bezpieczeństwa, ochrony i efektywności ekologicznej żeglugi międzynarodowej. Jej główna rola polega na stworzeniu ram regulacyjnych dla sektora żeglugi, które będą sprawiedliwe i skuteczne oraz zostaną powszechnie przyjęte i wdrożone.

Wszystkie państwa członkowskie są członkami IMO. Od 1974 r. Komisja Europejska posiada status obserwatora w ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) na podstawie „porozumienia o współpracy pomiędzy Międzyrządową Morską Organizacją Doradczą (IMCO)[1] a Komisją Wspólnot Europejskich w sprawach będących przedmiotem wspólnego zainteresowania stron”.

[1] W 1982 r. zmieniono jej nazwę na Międzynarodową Organizację Morską (IMO).

Członkostwo w tej Organizacji jest otwarte dla wszystkich państw. W skład Zgromadzenia wchodzą wszyscy członkowie. Cykliczne sesje Zgromadzenia odbywają się raz na dwa lata. Zgromadzenie jest organem zarządzającym IMO. Zgromadzenie określa program prac i przeprowadza głosowanie w sprawie budżetu, do którego wnoszą wkład wszyscy członkowie. Zgromadzenie może ponadto zalecić członkom do przyjęcia przepisy i wytyczne dotyczące bezpieczeństwa morskiego, zapobiegania zanieczyszczeniom morskim ze statków i ich kontroli oraz innych kwestii odnoszących się do wpływu żeglugi na środowisko morskie, powierzonych Organizacji przez instrumenty międzynarodowe lub na ich mocy, bądź też poprawki do takich przepisów i wytycznych, które zostały do niej skierowane. Kworum dla posiedzeń Zgromadzenia stanowi większość członków innych niż członkowie stowarzyszeni.

1.3. Akty planowane do przyjęcia przez Zgromadzenie IMO

Na swojej 31. sesji (A 31) w dniach 25 listopada–4 grudnia 2019 r. Zgromadzenie IMO ma przyjąć:

poprawki dotyczące stosowania i umieszczania materiałów odblaskowych na środkach ratunkowych;

procedury dotyczące kontroli państwa portu z 2019 r.; oraz

poprawki do wytycznych do przeglądów zgodnie ze zharmonizowanym systemem przeglądu i certyfikacji (wytyczne HSSC).

Celem planowanych aktów jest, odpowiednio:

1. aktualizacja obecnych środków badania odporności materiałów na warunki atmosferyczne poprzez rezygnację z przestarzałej i rzadko używanej łukowej lampy węglowej;

2. aktualizacja obowiązujących procedur z 2017 r. dotyczących kontroli państwa portu poprzez dodanie odniesienia do środków przyjętych później przez organy IMO (30. sesja Zgromadzenia IMO, 72., 73. i 74. sesja Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego oraz 99., 100. i 101. sesja Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu), a także wprowadzenie poprawek do poszczególnych dodatków 8 i 11 oraz wprowadzenie nowego dodatku 18; oraz

3. aktualizacja wytycznych do przeglądów w celu uwzględnienia niedawnych poprawek do obowiązkowych instrumentów, przede wszystkim konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi, ale również pewnych elementów konwencji SOLAS i MARPOL, takich jak, odpowiednio, pomieszczenia kategorii specjalnej na statkach pasażerskich i oświadczenia o zgodności zużycia paliwa.

2. STANOWISKA, JAKIE NALEŻY ZAJĄĆ W IMIENIU UNII

2.1. Poprawki do rezolucji A.658(16) w sprawie stosowania i umieszczania materiałów odblaskowych na środkach ratunkowych.

Na 101. sesji Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu (MSC 101) przypomniano, że na swoje poprzedniej sesji, uwzględniając dokument MSC 100/19/4 przedłożony przez państwa członkowskie UE i Komisję, w którym zaproponowano poprawki do rezolucji A.658(16)

w sprawie stosowania i umieszczania materiałów odblaskowych na środkach ratunkowych, komitet wyraził zgodę na skreślenie słów „łuk węglowy” w pkt 4.10 i zwrócił się do sekretariatu IMO o przygotowanie odpowiedniego projektu rezolucji Zgromadzenia do zatwierdzenia na MSC 101, z myślą o przedłożeniu go A 31 do przyjęcia (MSC 100/20, pkt 19.14 i 19.15). Wyrażono opinie, że skreślenie tego terminu mogłoby sprawić, że przepis stanie się zbyt mało precyzyjny.

Komitet, stwierdziwszy, że możliwe jest przedłożenie A 31 odpowiednich wniosków mających na celu rozwiązanie powyższej kwestii, zatwierdził projekt rezolucji Zgromadzenia w sprawie poprawek dotyczących stosowania i umieszczania materiałów odblaskowych na środkach ratunkowych (rezolucja A.658(16)).

Poprawki do rezolucji A.658(16) w sprawie stosowania i umieszczania materiałów odblaskowych na środkach ratunkowych określono w załączniku 27 do dokumentu IMO MSC 101/24. W pkt 14.41 sprawozdania z MSC 101 (MSC 101/24) stwierdzono, że przewiduje się przyjęcie wspomnianych poprawek na 31. sesji Zgromadzenia IMO (A.31).

2.2. Poprawki do procedur z 2017 r. dotyczących kontroli państwa portu (rezolucja A.1119(30))

Procedury IMO dotyczące kontroli państwa portu z 2017 r. (rezolucja A1119(30)) zawierają wytyczne dotyczące poszczególnych zagadnień, będące dodatkami do dokumentu głównego. Na 5. sesji Podkomitetu ds. Wdrażania Instrumentów IMO (III 5) uzgodniono zmiany procedur dotyczących kontroli państwa portu, w szczególności w odniesieniu do dodatku 2 do wytycznych w sprawie zatrzymywania statków (zob. dokument IMO III 5/15 pkt 5.34), które to zmiany miały być dalej opracowywane w okresie między sesjami z myślą o przedłożeniu III 6 projektu procedur dotyczących kontroli państwa portu z 2019 r. wraz z projektem rezolucji w celu rozpatrzenia, przed ewentualnym bezpośrednim przedłożeniem A 31 do rozpatrzenia w celu przyjęcia pod warunkiem zatwierdzenia przez komitety.

Na 101. sesji Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu (MSC 101) Komitet odnotował przekazanie przez III 5 projektu poprawek do dodatku 8 (wytyczne dotyczące oficerów kontroli państwa portu odnośnie do kodeksu ISM) oraz poprawek do dodatku 11 (wytyczne dla oficerów kontroli państwa portu w sprawie certyfikacji marynarzy, obsady i czasu odpoczynku) do procedur kontroli państwa portu z 2017 r. (rezolucja A.1119 (30)) uczestnikom 6. sesji Podkomitetu ds. Czynnika Ludzkiego, Szkolenia i Obowiązków Wachtowych (HTW 6) w celu przeprowadzenia przeglądu pod względem technicznym i zapewnienia doradztwa dla III 6. Na MSC 101 uzgodniono, że odpowiedni wynik prac HTW 6 zostanie skierowany do III 6 w celu rozpatrzenia podczas przygotowywania projektu rezolucji Zgromadzenia w sprawie procedur z 2019 r. dotyczących kontroli państwa portu. Komitet upoważnił następnie III 6 do złożenia sprawozdania z wyników prac bezpośrednio na 31. sesji Zgromadzenia (A.31) w celu przyjęcia na tej sesji Zgromadzenia (zob. dokument IMO MSC 101/24, pkt 10.15.3).

Podczas III 6 poddano przeglądowi i sfinalizowano poprawki do wyżej wymienionych dodatków 7 i 11, a na wniosek MEPC 74 uwzględniono nowy dodatek 18 – „Rezolucja MEPC.321(74) w sprawie wytycznych dotyczących kontroli państwa portu z 2019 r. zgodnie z rozdziałem 3 załącznika VI do konwencji MARPOL” – odnoszący się do obowiązującej od 2020 r. maksymalnej zawartości siarki oraz zakazu przewozu niespełniających wymogów paliw olejowych do celów spalania przeznaczonych do napędu lub obsługi statku od dnia 1 marca 2020 r. Zaktualizowano dodatek 19 dotyczący wykazu instrumentów mających

znaczenie dla procedur dotyczących kontroli państwa portu w celu odzwierciedlenia rozwoju sytuacji po wprowadzeniu procedur dotyczących kontroli państwa portu z 2017 r.

Podczas III 6 zatwierdzono poprawki do procedur dotyczących kontroli państwa portu z 2017 r. i zezwolono na ich przekazanie do A31 w celu przyjęcia. Zmiany rezolucji A.1119(30) w sprawie procedur dotyczących kontroli państwa portu określono w załączniku XX do dokumentu IMO III 6/15. W pkt XX sprawozdania z sesji III 6 (III 6/15) wskazano, że przewidziano przyjęcie tych poprawek na 31. sesji Zgromadzenia IMO (A.31).

2.3. Poprawki do wytycznych do przeglądów zgodnie ze zharmonizowanym systemem przeglądu i certyfikacji (HSSC) (rezolucja A.1120(30))

Na 5. sesji Podkomitetu ds. Wdrażania Instrumentów IMO (III 5) podkomitet przypomniał, że na swojej poprzedniej sesji ustanowił grupę korespondencyjną ds. rewizji wytycznych do przeglądów zgodnie z HSSC oraz niewyczerpujący wykaz obowiązków w ramach instrumentów mających znaczenie dla Kodeksu Implementacji Instrumentów IMO (kodeks III), aby kontynuować aktualizację wytycznych do przeglądów w celu uwzględnienia wymogów wynikających z poprawek do odpowiednich instrumentów IMO wchodzących w życie do dnia 31 grudnia 2019 r. włącznie, mając na względzie przedłożenie do przyjęcia na A 31 projektu zmienionych wytycznych zgodnie z HSSC. Poprawki te obejmują, w odniesieniu do konwencji SOLAS, pomieszczenia kategorii specjalnej na statkach pasażerskich, a w odniesieniu do konwencji MARPOL, oświadczenia o zgodności zużycia paliwa w związku z gromadzeniem danych dotyczących emisji gazów cieplarnianych. Na 101. sesji Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu (MSC 101) komitet przyjął do wiadomości wyniki prac III 5 i określił pewne zaległe kwestie, a następnie upoważnił III 6 do przedstawienia sprawozdania na temat wyników swoich prac bezpośrednio na 31. sesji Zgromadzenia (A.31), które to sprawozdanie ma zostać przyjęte przez Zgromadzenie (zob. dokument IMO MSC 101/24, pkt 10.15.1).

W trackie sesji III 6 rozpatrzono poprawki do wytycznych do HSSC i zezwolono na ich przekazanie do przyjęcia podczas sesji A31. Poprawki do rezolucji A.1120(30) w sprawie wytycznych do przeglądów zgodnie ze zharmonizowanym systemem przeglądu i certyfikacji (HSSC) ujęto w załączniku XX do dokumentu IMO III 6/15. W pkt XX sprawozdania z sesji III 6 (III 6/15) wskazano, że przewidziano przyjęcie tych poprawek na 31. sesji Zgromadzenia IMO (A.31).

2.4. Odnośne przepisy unijne i kompetencje UE

2.4.1. Poprawki dotyczące stosowania i umieszczania materiałów odblaskowych na środkach ratunkowych

Materiały odblaskowe na środkach ratunkowych dotyczą wyposażenia morskiego wchodzącego w zakres dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/90/UE z dnia 23 lipca 2014 r. w sprawie wyposażenia morskiego i uchylającej dyrektywę Rady 96/98/WE[2]. Materiały odblaskowe uwzględniono w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2018/773 z dnia 15 maja 2018 r. w sprawie wymogów w zakresie projektu, budowy i działania oraz norm dotyczących badań dla wyposażenia morskiego i uchylającym rozporządzenie wykonawcze (UE) 2017/306[3]. W szczególności w rozporządzeniu

[2] Dz.U. L 257 z 28 8.2014, s. 146.
[3] Dz.U. L 133 z 30.8.2018, s. 1.

wykonawczym zawarto odniesienie do rezolucji IMO A.658(16) w sprawie stosowania i umieszczania materiałów odblaskowych na środkach ratunkowych. Wszelkie poprawki do rezolucji IMO i jej zastępujących aktów będą zatem miały bezpośredni wpływ na wymogi określone we wspomnianym rozporządzeniu.

2.4.2. Poprawki do procedur z 2017 r. dotyczących kontroli państwa portu (rezolucja A.1119(30))

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu[4] („dyrektywa PSC") dotyczy egzekwowania, w odniesieniu do statków korzystających z portów unijnych oraz statków pływających po wodach znajdujących się pod jurysdykcją państw członkowskich, międzynarodowych norm w zakresie bezpieczeństwa statków i zapobiegania zanieczyszczeniom oraz warunków życia i pracy na pokładach statków. Celem dyrektywy PSC jest ograniczenie żeglugi niespełniającej norm na wodach podlegających jurysdykcji państw członkowskich. Świadectwa i dokumenty, w tym książki zapisów, są sprawdzane przez oficerów PSC. Należy zauważyć, że dyrektywa PSC wymaga od państw członkowskich stosowania wytycznych memorandum paryskiego i nie odnosi się do wytycznych IMO, które są wzorowane na wytycznych memorandum paryskiego, lecz niekoniecznie takie same. Ta dziedzina jest zatem objęta zakresem kompetencji UE, lecz skutki prawne wytycznych IMO dotyczących kontroli państwa portu dla prawodawstwa UE są w najlepszym przypadku pośrednie.

2.4.3. Poprawki do wytycznych do przeglądów zgodnie ze zharmonizowanym systemem przeglądu i certyfikacji (HSSC) (rezolucja A.1120(30))

W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 391/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach[5] ustanowiono środki, które mają być stosowane przez organizacje, którym powierzono inspekcję, badanie i certyfikację statków w celu zapewnienia zgodności z międzynarodowymi konwencjami w sprawie bezpieczeństwa na morzu i zapobiegania zanieczyszczeniu mórz, wspierając jednocześnie cel w postaci swobody świadczenia usług. W załączniku do wspomnianego rozporządzenia kryterium B pkt 7 lit. k) ma brzmienie:

> *Uznana organizacja musi zapewniać:*
>
> *przeprowadzanie statutowych przeglądów i inspekcji wymaganych przez zharmonizowany system przeglądu i certyfikacji, do których uznana organizacja jest upoważniona, zgodnie z przepisem wymienionym w załączniku i dodatku do rezolucji IMO A.948(23) w sprawie wytycznych dla przeglądu w ramach zharmonizowanego systemu przeglądu i certyfikacji;.*

Wszelkie poprawki do rezolucji IMO i jej późniejszych wersji mają zatem bezpośredni wpływ na wymogi określone w rozporządzeniu (WE) nr 391/2009.

[4] Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 57.
[5] Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 11.

2.4.4. Kompetencja UE

Poprawki do rezolucji A.658(16) w sprawie stosowania i umieszczania materiałów odblaskowych na środkach ratunkowych będą miały wpływ na prawo UE poprzez stosowanie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE z dnia 6 maja 2009 r. w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich (wersja przekształcona)[6].

Stosowanie przepisów dyrektywy 2009/16/WE w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu jest oparte na procedurach dotyczących kontroli państwa portu oraz instrukcji sformułowanych w memorandum paryskim, określonych odpowiednio w załącznikach 1 i VI. Procedury IMO dotyczące kontroli państwa portu i poprawek do niego mogą mieć wpływ na zmiany wytycznych memorandum paryskiego, a zatem mogą mieć bezpośredni wpływ na stosowanie dyrektywy 2009/16/WE.

Wytyczne do przeglądów w ramach zharmonizowanego systemu przeglądu i certyfikacji (HSSC) stanowią wymóg na mocy rozporządzenia (WE) nr 391/2009. Wszelkie zmiany wytycznych do przeglądów będą miały wpływ na prawo UE poprzez stosowanie rozporządzenia (WE) nr 391/2009.

3. PODSTAWA PRAWNA

3.1. Proceduralna podstawa prawna

3.1.1. Zasady

W art. 218 ust. 9 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) przewidziano przyjmowanie 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 odnośnego organu czy też stroną danej umowy[7].

Pojęcie „akty mające skutki prawne” obejmuje akty, które mają skutki prawne na mocy przepisów prawa międzynarodowego dotyczących danego organu. Obejmuje ono ponadto instrumenty, które na mocy prawa międzynarodowego nie są wiążące, ale *mogą w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść przepisów przyjętych przez prawodawcę Unii*[8].

3.1.2. Zastosowanie w niniejszej sprawie

Zgromadzenie IMO jest organem ustanowionym na mocy umowy, a mianowicie Konwencji o Międzynarodowej Organizacji Morskiej.

---

6 Dz.U. L 163 z 25.6.2009, s. 1.

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

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

Akty, które mają zostać przyjęte przez Zgromadzenie IMO, stanowią akty mające skutki prawne. Planowane akty mogą w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść przepisów Unii, a mianowicie na:

1. dyrektywę 2009/45/WE w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich. Art. 6 ust. 2 lit. a) ppkt (i) tej dyrektywy stanowi, że nowe statki pasażerskie klasy A muszą w całości spełniać wymogi konwencji SOLAS z 1974 r. ze zmianami;

2. dyrektywę 2009/16/WE w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu. W art. 15 nałożono na państwa członkowskie wymóg zapewnienia, aby ich inspektorzy przestrzegali procedur i wytycznych określonych w załączniku VI. Wytyczne te zostały określone w memorandum paryskim. Poprawki do procedur IMO dotyczących kontroli państwa portu z 2017 r. mogą mieć wpływ na zmiany w wytycznych memorandum paryskiego i w związku z tym mają wpływ na stosowanie niniejszej dyrektywy. Należy zauważyć, że podkomitet IMO III omówił te poprawki w punkcie porządku obrad „Środki służące harmonizacji działań i procedur kontroli państwa portu na całym świecie";

3. rozporządzenie (WE) nr 391/2009 w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących inspekcji statków. Wytyczne do przeglądu w ramach zharmonizowanego systemu przeglądu i certyfikacji (HSSC) stanowią wymóg na mocy wspomnianego rozporządzenia. Załącznik I kryterium B pkt 7 lit. k) ma brzmienie:

   7. Uznana organizacja musi zapewniać:

   k) przeprowadzanie statutowych przeglądów i inspekcji wymaganych przez zharmonizowany system przeglądu i certyfikacji, do których uznana organizacja jest upoważniona, zgodnie z przepisem wymienionym w załączniku i dodatku do rezolucji IMO A.948(23) w sprawie wytycznych dla przeglądu w ramach zharmonizowanego systemu przeglądu i certyfikacji.

Wytyczne do przeglądów w ramach zharmonizowanego systemu przeglądu i certyfikacji będą zatem miały wpływ na przepisy UE poprzez stosowanie rozporządzenia (WE) nr 391/2009.

Planowane akty nie uzupełniają, ani nie zmieniają ram instytucjonalnych umowy.

W związku tym proceduralną podstawą prawną proponowanej decyzji jest art. 218 ust. 9 TFUE.

3.2. Materialna podstawa prawna

3.2.1. Zasady

Materialna podstawa prawna decyzji przyjmowanej na podstawie art. 218 ust. 9 TFUE zależy przede wszystkim od celu i treści planowanego aktu, w odniesieniu do którego zajmowane jest 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 mocy art. 218 ust. 9 TFUE musi mieć jedną materialną podstawę prawną, tj. podstawę, której wymaga główny lub dominujący cel lub element składowy.

3.2.2. Zastosowanie w niniejszej sprawie

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

3.3. Wniosek

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

2019/0248 (NLE)

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, jakie należy zająć w imieniu Unii Europejskiej na forum Międzynarodowej Organizacji Morskiej podczas 31. sesji Zgromadzenia IMO odnośnie do przyjęcia poprawek do rezolucji A.658(16) w sprawie stosowania i umieszczania materiałów odblaskowych na środkach ratunkowych, procedur dotyczących kontroli państwa portu z 2017 r. (rezolucja A.1119(30)) oraz wytycznych do przeglądów w ramach zharmonizowanego systemu przeglądu i certyfikacji (HSSC) (rezolucja A.1120(30))

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) („umowa”) weszła w życie w dniu 17 marca 1958 r..

(2) Zgodnie z art. 15 lit. j) umowy Zgromadzenie może zalecić członkom do przyjęcia przepisy i wytyczne dotyczące bezpieczeństwa morskiego, zapobiegania zanieczyszczeniom morskim ze statków i ich kontroli oraz innych kwestii odnoszących się do wpływu żeglugi morskiej na środowisko morskie powierzonych Organizacji przez instrumenty międzynarodowe lub na ich mocy, bądź poprawki do takich przepisów i wytycznych, które zostały do niej skierowane.

(3) Zgromadzenie IMO podczas 31. sesji w dniach 25 listopada–5 grudnia 2019 r. ma przyjąć poprawki do rezolucji A.658(16) w sprawie stosowania i umieszczania materiałów odblaskowych na środkach ratunkowych, procedur dotyczących kontroli państwa portu z 2017 r. (rezolucja A.1119(30)) oraz wytycznych do przeglądów w ramach zharmonizowanego systemu przeglądu i certyfikacji (HSSC) (rezolucja A.1120(30)).

(4) Należy określić stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii na forum IMO, ponieważ przyjęte poprawki do rezolucji A.658(16) w sprawie stosowania i umieszczana materiałów odblaskowych na środkach ratunkowych, procedur kontroli państwa portu z 2017 r. (rezolucja A.1119 (30)) oraz do wytycznych do przeglądów w ramach zharmonizowanego systemu przeglądu i certyfikacji (HSSC) (rezolucja A.1120(30)) będą mogły w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść przepisów

prawa Unii, a mianowicie na dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich[9], dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu[10] oraz rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 391/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach[11].

(5) Na 101. sesji Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu (MSC 101), która odbyła się w Londynie w dniach 5–14 czerwca 2019 r., przypomniano, że na swoje poprzedniej sesji, uwzględniwszy dokument MSC 100/19/4, w którym zaproponowano poprawki do rezolucji A.658(16) w sprawie stosowania i umieszczania materiałów odblaskowych na środkach ratunkowych, komitet wyraził zgodę na skreślenie słów „łukowa lampa węglowa" w pkt 4.10 i zwrócił się do Sekretariatu IMO o przygotowanie odpowiedniego projektu rezolucji Zgromadzenia do zatwierdzenia na sesji MSC 101, z myślą o przedłożeniu go do zatwierdzenia na 31. sesji Zgromadzenia (A 31) (MSC 100/20, pkt 19.14 i 19.15). Następnie komitet zatwierdził projekt rezolucji Zgromadzenia w sprawie poprawek dotyczących stosowania i umieszczania materiałów odblaskowych na środkach ratunkowych (rezolucja A.658(16)).

(6) Na 5. sesji Podkomitetu ds. Wdrażania Instrumentów IMO (III 5), która odbyła się w Londynie w dniach 24–28 września 2018 r., uzgodniono pewne zmiany procedur dotyczących kontroli państwa portu z 2017 r., w szczególności w odniesieniu do dodatku 2 do wytycznych w sprawie zatrzymywania statków, które to zmiany miały być opracowywane w okresie między sesjami z myślą o przedłożeniu III 6 na sesji w Londynie w dniach 1–5 lipca 2019 r. projektu procedur dotyczących kontroli państwa portu z 2019 r. wraz z projektem rezolucji w celu rozpatrzenia, przed ewentualnym bezpośrednim przedłożeniem A 31 do rozpatrzenia z myślą o przyjęciu pod warunkiem zatwierdzenia przez komitety.

(7) W trakcie sesji MSC 101 komitet upoważnił III 6 do złożenia sprawozdania z wyników prac bezpośrednio na 31. sesji Zgromadzenia (A.31) w celu przyjęcia na tej sesji Zgromadzenia. W trakcie sesji III 6 poddano przeglądowi i sfinalizowano poprawki do procedur dotyczących kontroli państwa portu z 2019 r. oraz, w następstwie wniosku złożonego przez Komitet Ochrony Środowiska Morskiego na jego 74. sesji odbywającej się w Londynie w dniach 13–17 maja 2019 r., uwzględniono nowy dodatek 18 – „rezolucja MEPC.321(74) w sprawie wytycznych dotyczących kontroli państwa portu z 2019 r. zgodnie z rozdziałem 3 załącznika VI do konwencji MARPOL". Podczas sesji III 6 zatwierdzono poprawki do procedur dotyczących kontroli państwa portu z 2017 r. i wyrażono zgodę na ich przekazanie do A 31 w celu przyjęcia.

(8) Na sesji III 5 podkomitet przypomniał, że na swojej poprzedniej sesji ustanowił grupę korespondencyjną ds. rewizji wytycznych do zharmonizowanego systemu przeglądu i certyfikacji statków (HSSC) oraz niewyczerpujący wykaz obowiązków w ramach instrumentów mających znaczenie dla Kodeksu Implementacji Instrumentów IMO (kodeks III), aby kontynuować aktualizację wytycznych do przeglądów w celu

[9] Dz.U. L 163 z 25.6.2009, s. 1.
[10] Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 57.
[11] Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 11.

uwzględnienia wymogów wynikających z poprawek do odpowiednich instrumentów IMO wchodzących w życie do dnia 31 grudnia 2019 r. włącznie, mając na względzie przedłożenie do przyjęcia na A 31 projektu zmienionych wytycznych zgodnie z HSSC. Na sesji MSC 101 komitet przyjął do wiadomości wyniki prac sesji III 5 i określił pewne zaległe kwestie, a następnie upoważnił III 6 do przedstawienia sprawozdania na temat wyników swoich prac bezpośrednio na 31. sesji Zgromadzenia (A.31), które to sprawozdanie ma zostać przyjęte przez Zgromadzenie. W trackie sesji III 6 rozpatrzono poprawki do wytycznych do HSSC i wyrażono zgodę na ich przekazanie do przyjęcia podczas sesji A31.

(9) Stanowisko Unii powinno zostać wyrażone przez działające wspólnie w interesie UE państwa członkowskie Unii, które są członkami IMO,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Stanowisko, jakie należy zająć w imieniu Unii na 31. sesji Zgromadzenia IMO, polega na wyrażeniu zgody na przyjęcie poprawek do:

a) rezolucji A.658 (16) w sprawie stosowania i umieszczania materiałów odblaskowych na środkach ratunkowych zgodnie z załącznikiem 27 do dokumentu MSC 101/24;

b) procedur kontroli państwa portu z 2017 r. (rezolucja A.1119 (30)), jak określono w załączniku XX do dokumentu III 6/15; oraz

c) wytycznych do przeglądów w ramach zharmonizowanego systemu przeglądu i certyfikacji (HSSC) (rezolucja A.1120(30)), certyfikacja (HSSC) z 2015 r. (rezolucja A.1104(29)), jak określono w załączniku XX do dokumentu III 6/15.

Artykuł 2

1. Stanowisko, o którym mowa w art. 1, wyrażają działające wspólnie w interesie UE państwa członkowskie Unii, które są członkami IMO.

2. Drobne zmiany stanowiska określonego w art. 1 mogą zostać uzgodnione bez konieczności przyjęcia kolejnej decyzji przez Radę.

Artykuł 3

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem jej przyjęcia.

Sporządzono w Brukseli dnia […] r.

W imieniu Rady
Przewodniczący