KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 17.2.2020 r.
COM(2020) 58 final

2020/0026 (NLE)

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, jakie należy zająć w imieniu Unii Europejskiej na forum Międzynarodowej Organizacji Morskiej w trakcie 75. posiedzenia Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego oraz 102. posiedzenia Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu w związku z przyjęciem poprawek do załącznika VI do Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, poprawek do rozdziału II-1 Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu oraz poprawek do Międzynarodowego kodeksu bezpieczeństwa dla statków używających jako paliwo gazów lub innych paliw o niskiej temperaturze zapłonu

UZASADNIENIE

1. PRZEDMIOT WNIOSKU

Niniejszy wniosek dotyczy decyzji w sprawie stanowiska, jakie należy zająć w imieniu Unii na 75. posiedzeniu Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego (MEPC 75) Międzynarodowej Organizacji Morskiej, które odbędzie się w Londynie w dniach 30 marca–3 kwietnia 2020 r., oraz na 102. posiedzeniu Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu (MSC 102) Międzynarodowej Organizacji Morskiej, które odbędzie się w Londynie w dniach 13–22 maja 2020 r. Posiedzenia te mają związek z planowanym przyjęciem poprawek do załącznika VI do konwencji MARPOL dotyczących spójnego wdrożenia limitu zawartości siarki na poziomie 0,50 % oraz następujących poprawek w rozdziale II-1 konwencji SOLAS: prawidło 3-8 w części A-1 dotyczące urządzeń do holowania i cumowania, prawidło 7-2 w części B-1 dotyczące obliczania współczynnika s_i oraz części B-2–B-4 w odniesieniu do integralności wodoszczelności, a także poprawek w części A-1 i B-1 Międzynarodowego kodeksu bezpieczeństwa dla statków używających jako paliwo gazów lub innych paliw o niskiej temperaturze zapłonu („kodeks IGF”).

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 zakresie 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 dnia 17 marca 1958 r.

Wszystkie państwa członkowskie są stronami tej konwencji.

Wszystkie państwa członkowskie są stronami Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki („konwencja MARPOL”) z 1973 r., która weszła w życie w dniu 2 października 1983 r., oraz stronami załącznika VI, który wszedł w życie dnia 18 maja 2005 r. Unia nie jest stroną konwencji MARPOL.

Wszystkie państwa członkowskie są stronami Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu („konwencja SOLAS”) z 1974 r., która weszła w życie w dniu 25 maja 1980 r. Unia nie jest stroną konwencji SOLAS.

Międzynarodowy kodeks bezpieczeństwa dla statków używających jako paliwo gazów lub innych paliw o niskiej temperaturze zapłonu („kodeks IGF”) stał się obowiązkowy na mocy konwencji SOLAS. Jego celem jest zapewnienie międzynarodowej normy dla statków używających jako paliwo gazów lub innych paliw o niskiej temperaturze zapłonu. Kod odnosi się do wszystkich dziedzin, które wymagają szczególnego traktowania w związku z używaniem jako paliwo gazów lub innych paliw o niskiej temperaturze zapłonu. W kodeksie określono kryteria dotyczące układu i instalacji urządzeń napędowych i do celów pomocniczych z wykorzystaniem jako paliwo gazu ziemnego, tak aby poziom integralności tych urządzeń pod względem bezpieczeństwa, wiarygodności i niezawodności był równoważny poziomowi, jaki można osiągnąć dzięki nowym i porównywalnym

konwencjonalnym urządzeniom głównym i do celów pomocniczych napędzanym paliwem olejowym.

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. Stanowi organ wyznaczający ogólnoświatowe normy w zakresie bezpieczeństwa, ochrony i ekologiczności żeglugi międzynarodowej. Główna rola IMO polega na tworzeniu takich 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. Od 1974 r. Komisja Europejska posiada status obserwatora w ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO). Podstawą tego statusu jest porozumienie o współpracy pomiędzy Międzyrządową Morską Organizacją Doradczą (IMCO) a Komisją Wspólnot Europejskich w sprawach będących przedmiotem wspólnego zainteresowania stron.

W skład Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego IMO wchodzą wszyscy członkowie IMO, a jego posiedzenia odbywają się przynajmniej 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.

Komitet Ochrony Środowiska Morskiego IMO 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 powierzone mu 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.

W skład Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu IMO także wchodzą wszyscy członkowie IMO, a jego posiedzenia odbywają się przynajmniej 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.

Komitet Bezpieczeństwa na Morzu IMO 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 powierzone mu 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.

2.3. Proponowany akt Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego IMO

W dniach 30 marca–3 kwietnia 2020 r. podczas swojego 75. posiedzenia (MEPC 75) Komitet Ochrony Środowiska Morskiego ma przyjąć poprawki do załącznika VI do konwencji MARPOL. Dotyczą one stosowania limitu zawartości siarki na poziomie 0,50 % w olejach opałowych na statkach. Celem planowanych poprawek w załączniku VI do konwencji MARPOL jest wsparcie spójnego wdrażania limitu zawartości siarki na poziomie 0,50 %.

W 2008 r. IMO przyjęła rezolucję zmieniającą załącznik VI do konwencji MARPOL, zawierający przepisy o zapobieganiu zanieczyszczaniu powietrza przez statki. Zmieniony załącznik VI do konwencji MARPOL wszedł w życie w dniu 1 lipca 2010 r. i wprowadził m.in. bardziej rygorystyczne limity zawartości siarki w paliwach żeglugowych na obszarach kontroli emisji tlenku siarki oraz na obszarach morskich poza obszarami kontroli emisji tlenku siarki.

Skuteczne egzekwowanie normy dotyczącej paliw olejowych określonej w prawidle 14.1.3 załącznika VI do konwencji MARPOL, które weszło w życie z dniem 1 stycznia 2020 r., będzie stanowić istotny element umożliwiający spójne wdrożenie i skuteczne egzekwowanie globalnego limitu zawartości siarki na poziomie 0,50 %. Planowane poprawki do załącznika VI do konwencji MARPOL mają zapewnić skuteczne wdrożenie prawidła 14.1.3 w celu ochrony zdrowia ludzkiego i środowiska morskiego dzięki znacznemu ograniczeniu emisji tlenku siarki zanieczyszczających powietrze i emisji cząstek stałych do atmosfery w wyniku spalania paliwa przez statki.

2.4. Planowany akt Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu IMO

W dniach 13–22 maja 2020 r. na swoim 102. posiedzeniu (MSC 102) Komitet Bezpieczeństwa na Morzu ma przyjąć poprawki do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS) oraz poprawki do prawidła 11 Międzynarodowego kodeksu bezpieczeństwa dla statków używających jako paliwo gazów lub innych paliw o niskiej temperaturze zapłonu („kodeks IGF”).

Celem planowanych poprawek do rozdziału II-1 część A-1 prawidło 3-8 konwencji SOLAS dotyczy bezpiecznego holowania i cumowania. Celem poprawek do rozdziału II-1 części B, B-1 i B-2–B-4 w konwencji SOLAS jest zapewnienie spójności w odniesieniu do integralności wodoszczelności. Zasadniczo nie na wszystkich rodzajach statków są zainstalowane wspomniane wskaźniki (wskaźnik steru, śruby napędowej, mocy napędu, skoku śruby i trybu pracy).

Planowane poprawki do prawidła 11 Międzynarodowego kodeksu bezpieczeństwa dla statków używających jako paliwo gazów lub innych paliw o niskiej temperaturze zapłonu („kodeks IGF”) mają na celu zapewnienie spójności kodeksu IGF w odniesieniu do obowiązujących wymogów, które dotyczą statków wykorzystujących gaz ziemny jako paliwo, poprzez wprowadzenie niezbędnych poprawek w oparciu o doświadczenia zdobyte w trakcie stosowania kodeksu.

3. STANOWISKO, JAKIE NALEŻY ZAJĄĆ W IMIENIU UNII

3.1. Poprawki do załącznika VI do konwencji MARPOL

Na 71. posiedzeniu Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego (MEPC 71), które odbyło się w Londynie w dniach 3–7 lipca 2017 r., zatwierdzono nową inicjatywę w sprawie „Spójnego wdrażania prawidła 14.1.3 załącznika VI do konwencji MARPOL”, która ma zostać włączona do dwuletniego porządku obrad podkomitetu ds. zapobiegania zanieczyszczeniom i reagowania na nie na lata 2018–2019 oraz do wstępnego porządku obrad 5. posiedzenia

podkomitetu ds. zapobiegania zanieczyszczeniom i reagowania na nie (PPR 5), z docelowym terminem zakończenia przypadającym na rok 2019.

Na 5. posiedzeniu podkomitetu ds. zapobiegania zanieczyszczeniom i reagowania na nie, które odbyło się w Londynie w dniach 5–9 lutego 2018 r., opracowano projekt poprawek do prawidła 14 załącznika VI do konwencji MARPOL dotyczącego zakazu przewozu niespełniających wymogów paliw olejowych do celów spalania przeznaczonych do napędu lub obsługi statku. Na 72. posiedzeniu Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego (MEPC 72), które odbyło się w Londynie w dniach 9–13 kwietnia 2018 r., zatwierdzono z niewielkimi zmianami projekt poprawek do załącznika VI do konwencji MARPOL.

Międzysesyjne posiedzenie w sprawie spójnego wdrażania prawidła 14.1.3 zawartego w załączniku VI do konwencji MARPOL odbyło się w Londynie w dniach 9–13 lipca 2018 r. Unia Europejska przedłożyła dokument ISWG-AP 1/3/2, który zawiera propozycje poprawek do prawideł 14 i 18.

W trakcie MEPC 73 przyjęto poprawki uzgodnione rezolucją MEPC.305 (73). Podczas MEPC 73 ustalono, że poprawki te uznaje się za przyjęte w dniu 1 września 2019 r. i wchodzą one w życie z dniem 1 marca 2020 r.

W trakcie PPR 6, które odbyło się w Londynie w dniach 18–22 lutego 2019 r., opracowano projekt poprawek do:

– prawidła 1 w sprawie stosowania prawidła;

– prawidła 2, dotyczących definicji „zawartości siarki w paliwie olejowym”, „paliwa o niskiej temperaturze zapłonu”, „próbki dostarczonej zgodnie z MARPOL”, „próbki w trakcie eksploatacji” oraz „próbki na statku”;

– prawidła 14, dotyczących pobierania próbek paliwa olejowego w trakcie eksploatacji i próbek paliwa olejowego na statku oraz badania próbek paliwa olejowego zgodnie z załącznikiem VI do konwencji MARPOL;

– prawidła 18, dotyczących procedury sprawdzenia;

– uzupełnienia I dotyczących załącznika do świadectwa IAPP, w odniesieniu do punktu pobierania próbek paliwa olejowego; oraz

– uzupełnienia VI dotyczących procedury sprawdzenia próbek paliwa olejowego do celów załączniku VI do konwencji MARPOL.

PPR 6 przekazało te poprawki MEPC 74, które je przyjęło i skierowało do MEPC 75 w celu przyjęcia.

Poprawki do prawideł 1, 2, 14, 18, 20, 21 oraz uzupełnień I i VI do załącznika VI do konwencji MARPOL przedstawiono w dokumencie IMO MEPC 75/3. W pkt 5.116 sprawozdania z MEPC 74 (MEPC 74/18) wskazano, że przewiduje się przyjęcie poprawek na MEPC 75.

W świetle ulepszonych przepisów wykonawczych do dyrektywy 2016/802 Unia powinna poprzeć te poprawki, ponieważ odzwierciedlają one konieczność egzekwowania na całym świecie, w solidny i jednoznaczny sposób, limitu 0,50 % siarki w paliwie żeglugowym. Umożliwi to skuteczną redukcję emisji tlenku siarki oraz pozwoli zapobiec ich szkodliwemu oddziaływaniu na zdrowie ludzi i ekosystemy, ale nie spowoduje przy tym zakłócenia konkurencji w sektorze.

3.2. Poprawki do rozdziału II-1 Konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS)

3.2.1. Poprawki do rozdziału II-1/A-1/3-8 konwencji SOLAS w odniesieniu do urządzeń do holowania i cumowania

Kwestia bezpiecznego cumowania została podniesiona przez UE jako nowa nieplanowana inicjatywa na 95. posiedzeniu MSC (dokument MSC 95/19/2) i przyjęta przez MSC. Wniosek Japonii dotyczący uwzględnienia konserwacji i wymiany uszkodzonych lub zużytych lin cumowniczych (dokument MSC 95/19/13) został również przyjęty przez MSC. Kwestię tę następnie rozpatrzono na posiedzeniu podkomisji ds. projektowania i budowy statków (SDC) zarówno w grupie roboczej, jak i w ramach grupy korespondencyjnej, co koordynowała Dania wraz z Japonią. Na 6. posiedzeniu SDC (SDC 6) sfinalizowano projekty poprawek do konwencji SOLAS oraz odnośne wskazówki i wytyczne. Następnie na 101. posiedzeniu Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu (MSC 101) rozpatrzono wynik posiedzenia SDC, a mianowicie:

– poprawki do rozdziału II-1 część A-1 prawidło 3-8 konwencji SOLAS,

– wytyczne dotyczące projektowania urządzeń cumowniczych i wyboru odpowiednich urządzeń cumowniczych i osprzętu do bezpiecznego cumowania,

– wytyczne dotyczące kontroli i konserwacji urządzeń cumowniczych, w tym lin, oraz

– zmienione wskazówki dotyczące okrętowych urządzeń do holowania i cumowania oraz powiązany z nimi projekt okólnika MSC, tj. MSC.1/Circ.1175/Rev.1, oraz

– wszystkie powiązane projekty okólników MSC.

W trakcie MSC 101 zatwierdzono projekt poprawek do konwencji SOLAS zamieszczony w załączniku 25 do sprawozdania z tego posiedzenia MSC 101/24 Add.1. Odnośne wytyczne i wskazówki zatwierdzono co do zasady podczas MSC 101 i zostaną ostatecznie zatwierdzone w związku z przyjęciem projektu poprawek do konwencji SOLAS. W pkt 12.2-9 sprawozdania z MSC 101 (MSC 101/24) stwierdzono, że przyjęcie i zatwierdzenie wspomnianych poprawek do konwencji SOLAS oraz powiązanych wytycznych i wskazówek ma nastąpić na MSC 102.

Poprawki do konwencji SOLAS i powiązane z nimi wytyczne, wskazówki i okólniki komitetu MSC zapewniają kompleksową modernizację obecnych urządzeń cumowniczych. Odpowiadają one celowi pierwotnego wniosku Unii, zatem Unia powinna poprzeć przyjęcie poprawek do konwencji SOLAS i zatwierdzenie powiązanych instrumentów.

3.2.2. Integralność wodoszczelności – spójność między prawidłami zawartymi w rozdziale II-1 części B, B-1 i B-2–B-4 konwencji SOLAS

Na swoim 96. posiedzeniu komitet MSC wyraził zgodę na to, by do jego dwuletniego programu prac na lata 2018–2019 włączyć inicjatywę w sprawie przeglądu rozdziału II-1 części B-2–B-4 konwencji SOLAS, w celu zapewnienia spójności z częściami B i B-1 w odniesieniu do integralności wodoszczelności; jako organ koordynujący wyznaczono podkomitet SDC.

Na SDC 6 sfinalizowano projekty poprawek do konwencji SOLAS i przekazano je MSC 101. Poprawki do rozdziału II-1 części B, B-1 i B-2–B-4 konwencji SOLAS zawarto w załączniku 25 do dokumentu MSC 101/24 Add.1.

Jeżeli chodzi o obliczanie współczynnika s_i w rozdziale II-1 część B-1 prawidło 7-2 konwencji SOLAS, SDC stwierdził, że o ile poprawki do prawidła II-1/7-2.5 konwencji SOLAS nie wchodziły w zakres inicjatywy, o tyle poprawka do konwencji SOLAS jest

najskuteczniejszym i najbardziej praktycznym sposobem usunięcia wewnętrznych niespójności prawidła II-1/7-2.5.2.1 w odniesieniu do drzwi w grodziach położonych powyżej pokładu grodziowego, które to drzwi zostały uznane za wodoszczelne w obliczeniach dotyczących stateczności w stanie uszkodzonym. Na SDC 6 uzgodniono, że należy zwrócić się do MSC 101 o wyrażenie zgody na to rozwiązanie, aby usunąć niespójności w odniesieniu do integralności wodoszczelności między poszczególnymi częściami części B w rozdziale II-1 konwencji SOLAS . Podczas MSC 101 wyrażono na to zgodę (zob. pkt 12.10 w sprawozdaniu MSC 101/24 z tego posiedzenia), a poprawki zawarto również w załączniku 25 do dokumentu MSC 101/24 Add.1.

W pkt 12.12 sprawozdania z MSC 101 (MSC 101/24) stwierdzono, że przewiduje się przyjęcie wspomnianych poprawek na MSC 102.

W związku z tym, że poprawki do rozdziału II-1 części B-2–B-4 konwencji SOLAS wprowadzają spójność w całej części B w odniesieniu do przepisów dotyczących integralności wodoszczelności, w tym kluczowej kwestii obliczania stateczności statku w stanie uszkodzonym, a ich zatwierdzenie zostało poparte przez Unię na MSC 101, Unia powinna poprzeć przyjęcie tych poprawek.

3.3. Poprawki do części A-1 i B-1 Międzynarodowego kodeksu bezpieczeństwa dla statków używających jako paliwo gazów lub innych paliw o niskiej temperaturze zapłonu („kodeks IGF”)

Na 5. posiedzeniu podkomitetu ds. przewozu ładunków i kontenerów (CCC 5) uzgodniono projekty poprawek do pkt 6.7.1.1 (systemy redukcji ciśnienia) i do rozdziału 11 (systemy gaśnicze w pomieszczeniu przygotowania paliwa) w części A-1 kodeksu IGF, jak określono w załączniku 2 do sprawozdania CCC 5/13, w celu przedłożenia do zatwierdzenia na 101. posiedzeniu Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu (zob. pkt 3.31 CCC 5/13). Następnie w trakcie MSC 101 zatwierdzono te projekty poprawek zgodnie z załącznikiem 14 do MSC 101/24 Add.1. W pkt 9.2 sprawozdania z MSC 101 (MSC 101/24) stwierdzono, że przewiduje się przyjęcie wspomnianych poprawek na MSC 102.

W trakcie CCC 5 zatwierdzono również projekt poprawek do pkt 16.3.3.5.1 dotyczących prób rozciągania materiałów innych niż stopy aluminium na potrzeby systemu bezpiecznego magazynowania paliwa w części B-1 kodeksu IGF, jak określono w załączniku 5 do CCC 5/13, w celu przedłożenia do zatwierdzenia podczas MSC 101 (zob. pkt 4.14 CCC 5/13). Następnie na MSC 101 zatwierdzono te poprawki zgodnie z załącznikiem 14 do MSC 101/24 Add.1. W pkt 9.3 sprawozdania MSC 101/24 stwierdzono, że przewiduje się przyjęcie wspomnianych poprawek na MSC 102.

Poprawka do pkt 6.7.1.1 zapewnia większą jasność co do miejsc, w których należy zainstalować odpowiedni system redukcji ciśnienia. Poprawka do rozdziału 11 dotycząca instalacji stałego systemu gaśniczego w pomieszczeniu przygotowania paliwa zapewnia dodatkowe bezpieczeństwo. Obie poprawki uzyskały wcześniej poparcie Unii w celu zatwierdzenia na MSC 101. W związku z tym Unia powinna poprzeć przyjęcie tych poprawek.

3.4. Odnośne przepisy UE i kompetencje UE

3.4.1. Poprawki do załącznika VI do konwencji MARPOL

Wymogi określone w załączniku VI do konwencji MARPOL, dotyczące redukcji zawartości siarki w żeglugowych paliwach olejowych w celu zmniejszenia emisji SO_x, zostały wdrożone w prawie Unii w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/802 z dnia 11 maja

2016 r. odnoszącej się do redukcji zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych. W związku z tym poprawki, które mają zostać przyjęte na MEPC 75 i które wprowadzają zmiany do załącznika VI do konwencji MARPOL, będą miały bezpośredni wpływ na wymogi tej dyrektywy.

3.4.2. Poprawki do rozdziału II-1 Konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS)

Zgodnie z art. 6 ust. 2 lit. a) ppkt (i) dyrektywy 2009/45/WE w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich w przypadku statków pasażerskich klasy A stosuje się konwencję SOLAS ze zmianami.

W związku z tym poprawki, które mają zostać przyjęte na MSC 102 i które wprowadziłyby zmiany do rozdziału II-1 części A i B będą miały bezpośredni wpływ na wymogi tej dyrektywy.

3.4.3. Poprawki do części A-1 i B-1 Międzynarodowego kodeksu bezpieczeństwa dla statków używających jako paliwo gazów lub innych paliw o niskiej temperaturze zapłonu („kodeks IGF")

Zgodnie z art. 6 ust. 2 lit. a) ppkt (i) dyrektywy 2009/45/WE w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich w przypadku statków pasażerskich klasy A stosuje się konwencję SOLAS ze zmianami. Przestrzeganie kodeksu IGF jest obowiązkowe w przypadku statków pasażerskich w ramach konwencji SOLAS.

W związku z tym poprawki, które mają zostać przyjęte na MSC 102, miałyby bezpośredni wpływ na wymogi w związku ze stosowaniem dyrektywy 2009/45/WE.

3.4.4. Kompetencja UE

Poprawki do załącznika VI do konwencji MARPOL będą miały wpływ na prawo Unii w związku ze stosowaniem dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/802 z dnia 11 maja 2016 r. odnoszącej się do redukcji zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych.

Poprawki do rozdziału II-1 Konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS) wpłynęłyby na prawo UE w związku ze stosowaniem dyrektywy 2009/45/WE.

Poprawki do części A-1 i B-1 Międzynarodowego kodeksu bezpieczeństwa dla statków używających jako paliwo gazów lub innych paliw o niskiej temperaturze zapłonu („kodeks IGF)" wpłynęłyby na prawo UE w związku ze stosowaniem dyrektywy 2009/45/WE.

W związku z tym Unia ma wyłączną kompetencję na mocy art. 3 ust. 2 akapit ostatni TFUE i należy określić stanowisko Unii w sprawie aktów dotyczących przyjęcia wyżej wymienionych poprawek.

4. PODSTAWA PRAWNA

4.1. Proceduralna podstawa prawna

4.1.1. 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 organu czy też stroną danej umowy[1].

Pojęcie „aktów mających 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”[2].

4.1.2. Zastosowanie w niniejszej sprawie

Komitet Ochrony Środowiska Morskiego IMO i Komitet Bezpieczeństwa na Morzu są organami utworzonymi na podstawie umowy, a mianowicie Konwencji o Międzynarodowej Organizacji Morskiej.

Akty, do przyjęcia których wzywa się Komitet Ochrony Środowiska Morskiego IMO i Komitet Bezpieczeństwa na Morzu IMO, stanowią akty mające skutki prawne. Planowane akty mogą w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść następujących przepisów Unii:

– dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/802 z dnia 11 maja 2016 r. odnosząca się do redukcji zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych oraz rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 530/2012 w sprawie przyspieszonego wprowadzania konstrukcji podwójnokadłubowej lub równoważnego rozwiązania konstrukcyjnego w odniesieniu do zbiornikowców pojedynczokadłubowych. Wynika to z faktu, że w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/802 z dnia 11 maja 2016 r. odnoszącej się do redukcji zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych odzwierciedlono wymogi dotyczące siarki określone w załączniku VI do konwencji MARPOL, które stanowią narzędzie do osiągnięcia celu dyrektywy;

– dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich. Wynika to z faktu, że dyrektywa 2009/45 stanowi, iż statki pasażerskie klasy A mają być w pełni zgodne z wymogami konwencji SOLAS, ze zmianami.

Z tego względu poprawki do załącznika VI do konwencji MARPOL, poprawki do konwencji SOLAS oraz poprawki do kodeksu IGF miałyby wpływ na prawo Unii w związku ze stosowaniem dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/802 z dnia 11 maja 2016 r. odnoszącej się do redukcji zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych[3] oraz dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE z dnia 6 maja 2009 r. w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich.

Planowany akt nie uzupełnia ani nie zmienia ram instytucjonalnych umowy.

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

---

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

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

3 Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2015/253 z dnia 16 lutego 2015 r. ustanawiająca zasady dotyczące pobierania próbek i sprawozdawczości na podstawie dyrektywy Rady 1999/32/WE w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych (Dz.U. L 41 z 17.2.2015, s. 55).

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 należy zająć 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.

4.2.2. 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.

4.3. Wniosek

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

2020/0026 (NLE)

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, jakie należy zająć w imieniu Unii Europejskiej na forum Międzynarodowej Organizacji Morskiej w trakcie 75. posiedzenia Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego oraz 102. posiedzenia Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu w związku z przyjęciem poprawek do załącznika VI do Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, poprawek do rozdziału II-1 Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu oraz poprawek do Międzynarodowego kodeksu bezpieczeństwa dla statków używających jako paliwo gazów lub innych paliw o niskiej temperaturze zapłonu

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) Działanie Unii w sektorze transportu morskiego powinno mieć na celu ochronę środowiska morskiego i zdrowia ludzi oraz poprawę bezpieczeństwa morskiego.

(2) Konwencja o Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) weszła w życie w dniu 17 marca 1958 r.

(3) IMO to specjalistyczna agencja 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.

(4) Na podstawie art. 38 lit. a) konwencji o IMO Komitet Ochrony Środowiska Morskiego pełni funkcje, które zostały powierzone lub mogą zostać powierzone IMO na mocy międzynarodowych konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu środowiska morskiego przez statki i jego kontroli, w szczególności w odniesieniu do przyjmowania i wprowadzania poprawek do prawideł lub innych przepisów.

(5) 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.

(6) Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki („konwencja MARPOL”) weszła w życie w dniu 2 października 1983 r.

(7) Zgodnie z art. 16 ust. 2 lit. c) konwencji MARPOL poprawki do tej konwencji mogą być przyjmowane przez odpowiedni organ, w tym przypadku Komitet Ochrony Środowiska Morskiego.

(8) Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu („SOLAS”) weszła w życie w dniu 25 maja 1980 r.

(9) Na podstawie art. VIII lit. b) pkt (iii) konwencji SOLAS Komitet Bezpieczeństwa na Morzu IMO może przyjmować poprawki do konwencji SOLAS.

(10) Na 75. posiedzeniu w dniach 30 marca–3 kwietnia („MEPC 75”) Komitet Ochrony Środowiska Morskiego ma przyjąć poprawki do załącznika VI do konwencji MARPOL.

(11) Na 102. posiedzeniu w dniach 13–22 maja 2020 r. („MSC 102”) Komitet Bezpieczeństwa na Morzu ma przyjąć poprawki do rozdziału II-1 konwencji SOLAS oraz poprawki do części A-1 i B-1 Międzynarodowego kodeksu bezpieczeństwa dla statków używających jako paliwo gazów lub innych paliw o niskiej temperaturze zapłonu („kodeks IGF”).

(12) Należy określić stanowisko, jakie należy zająć w imieniu Unii na MEPC 75, ponieważ poprawki do prawideł 1, 2, 14, 18, 20, 21 oraz do uzupełnień I i VI do załącznika VI do konwencji MARPOL będą mogły w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść przepisów prawa Unii, mianowicie na dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/802[12].

(13) Należy określić stanowisko, jakie należy zająć w imieniu Unii podczas MSC 102, ponieważ poprawki do rozdziału II-1 konwencji SOLAS będą mogły w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść prawa Unii, a mianowicie na dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE[3], oraz ponieważ poprawki do kodeksu IGF będą mogły w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść prawa Unii, a mianowicie na dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich.

(14) Poprawki do załącznika VI do konwencji MARPOL zapewniłyby spójne wdrożenie limitu 0,50 % siarki w paliwie żeglugowym, określonego w prawidle 14. Unia powinna poprzeć te poprawki, aby osiągnąć oczekiwane korzyści dla zdrowia i środowiska wynikające ze zmniejszenia emisji dwutlenku siarki pochodzących ze spalania paliwa przez statki.

(15) Poprawki do rozdziału II-1 część A-1 konwencji SOLAS zapewniłyby bezpieczniejsze cumowanie statków. Unia powinna poprzeć te poprawki, ponieważ zapewniają one kompleksową modernizację obecnych urządzeń cumowniczych.

(16) Poprawki do rozdziału II-1 części B, B-1, B-2–B-4 konwencji SOLAS zapewniłyby spójność przepisów dotyczących integralności wodoszczelności statków. Unia powinna poprzeć te poprawki, ponieważ wprowadzają one spójność w całej części B w odniesieniu do przepisów dotyczących integralności wodoszczelności, w tym kluczowej kwestii obliczania stateczności statku w stanie uszkodzonym.

(17) Poprawki do części A-1 i B-1 kodeksu IGF wprowadzają ulepszenia dotyczące systemu bezpiecznego magazynowania paliwa, bezpieczeństwa pożarowego oraz prób

---

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

2 Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2015/253 z dnia 16 lutego 2015 r. ustanawiająca zasady dotyczące pobierania próbek i sprawozdawczości na podstawie dyrektywy Rady 1999/32/WE w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych (Dz.U. L 41 z 17.2.2015, s. 55).

3 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).

rozciągania na potrzeby spawania materiałów metalowych i prób nieniszczących systemu bezpiecznego magazynowania paliwa w oparciu o doświadczenia zdobyte podczas stosowania kodeksu. Unia powinna poprzeć te poprawki, ponieważ zapewniają one większą jasność co do miejsc, w których należy zainstalować odpowiedni system redukcji ciśnienia, oraz zapewniają dodatkowe środki bezpieczeństwa w pomieszczeniach przygotowania paliwa.

(18) Stanowisko Unii powinno zostać wyrażone przez działające wspólnie państwa członkowskie Unii, które są członkami Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego IMO i Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu IMO,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Stanowiska, jakie należy zająć w imieniu Unii na 75. posiedzeniu Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego IMO, polegają na wyrażeniu zgody na przyjęcie poprawek do załącznika VI do Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, określonych w załączniku do dokumentu IMO MEPC 75/3.

Artykuł 2

Stanowiska, jakie należy zająć w imieniu Unii na 102. posiedzeniu Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu IMO, polegają na wyrażeniu zgody na:

a) przyjęcie poprawek do rozdziału II-1 Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, określonych w załączniku 1 do dokumentu IMO MSC 102/3;

b) przyjęcie poprawek do części A-1 i B-1 Międzynarodowego kodeksu bezpieczeństwa dla statków używających jako paliwo gazów lub innych paliw o niskiej temperaturze zapłonu, określonych w załączniku 2 do dokumentu IMO MSC 102/3.

Artykuł 3

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

2. Stanowisko, o którym mowa w art. 2, wyrażają państwa członkowskie Unii, które są członkami Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu IMO.

Artykuł 4

Niniejsza decyzja skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia […] r.

W imieniu Rady
Przewodniczący