

## DECYZJA RADY (UE) 2021/778

z dnia 6 maja 2021 r.

w sprawie stanowiska, jakie ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej podczas 103. posiedzenia Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu Międzynarodowej Organizacji Morskiej i 76. posiedzenia Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego Międzynarodowej Organizacji Morskiej w związku z przyjęciem zmian do Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, Międzynarodowego kodeksu rozszerzonego programu inspekcji podczas przeglądów masowców i zbiornikowców olejowych, Międzynarodowego kodeksu systemów bezpieczeństwa pożarowego oraz Międzynarodowej konwencji o kontroli szkodliwych systemów przeciwporostowych stosowanych na statkach

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Działanie Unii w sektorze transportu morskiego powinno mieć na celu poprawę bezpieczeństwa morskiego oraz ochronę środowiska morskiego i zdrowia ludzi.
- (2) Oczekuje się, że podczas 103. posiedzenia (zwanego dalej „MSC 103”) w dniach 5–14 maja 2021 r. Komitet Bezpieczeństwa na Morzu Międzynarodowej Organizacji Morskiej (zwanego dalej „IMO”) przyjmie zmiany do Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht z 1978 r. (zwanego dalej „konwencją STCW”), Międzynarodowego kodeksu rozszerzonego programu inspekcji podczas przeglądów masowców i zbiornikowców olejowych (zwanego dalej „kodeksem ESP z 2011 r.”) oraz Międzynarodowego kodeksu systemów bezpieczeństwa pożarowego (zwanego dalej „kodeksem FSS”).
- (3) Oczekuje się, że Komitet Ochrony Środowiska Morskiego IMO podczas 76. posiedzenia (zwanego dalej „MEPC 76”) w dniach 10–17 czerwca 2021 r. przyjmie zmiany do Międzynarodowej konwencji o kontroli szkodliwych systemów przeciwporostowych stosowanych na statkach z 2001 r. (zwanego dalej „konwencją AFS”).
- (4) Zmiany do części A kodu STCW konwencji STCW służyłyby doprecyzowaniu poziomu operacyjnego funkcji „oficera elektroautomatyka” oraz wprowadzeniu wspólnej definicji terminu „wysokie napięcie”. Zmiany te mają na celu doprecyzowanie funkcji osób pracujących na statku, zapewniając tym samym większą jasność w zakresie poszczególnych obowiązków i zadań.
- (5) Zmiany do załącznika 2 części A załącznika B do kodeksu ESP z 2011 r. umożliwiłyby inspektorom skupienie się na podejrzanych obszarach podczas pomiarów grubości zbiornikowców podwójnokadłubowych. Zmiany te mają na celu zwiększenie bezpieczeństwa na morzu i zmniejszają ryzyko wycieków w razie wypadku.
- (6) W zmianach do rozdziału 9 kodeksu FSS uwzględniono by systemy łączące zwiększone bezpieczeństwo identyfikacji poszczególnych czujek pożarowych, których wymaga się na statkach pasażerskich, z mniej złożonym i mniej kosztownym wyodrębnianiem awarii identyfikowalnych w obrębie sekcji, co jest obecnie dopuszczalne wyłącznie w przypadku statków towarowych oraz balkonów kabin statków pasażerskich. Zmiany te mają na celu przyczynienie się do lepszej ochrony osób znajdujących się na pokładzie w razie pożarów.

- (7) Należy określić stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii na MSC 103, ponieważ zmiany do konwencji STCW, kodeksu ESP z 2011 r. i kodeksu FSS będą mogły w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść przepisów prawa Unii, mianowicie na, odpowiednio, dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/106/WE <sup>(1)</sup>, rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 530/2012 <sup>(2)</sup> oraz dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE <sup>(3)</sup>.
- (8) Zmiany do załączników 1 i 4 do konwencji AFS zapewniłyby globalny zakaz w odniesieniu do substancji przeciwporostowej – cybutryny, której sprzedaż i używanie są już zakazane w Unii.
- (9) Należy określić stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii na MEPC 76, ponieważ zmiany do załączników 1 i 4 do konwencji AFS mogą w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść przepisów prawa Unii, mianowicie na rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 528/2012 <sup>(4)</sup>.
- (10) Unia nie jest członkiem IMO ani umawiającą się stroną odnośnych konwencji i kodeksów. Rada powinna zatem upoważnić państwa członkowskie do wyrażenia stanowiska Unii.
- (11) Zakres niniejszej decyzji powinien ograniczać się do treści proponowanych zmian, w zakresie w jakim zmiany te mogą mieć wpływ na wspólne przepisy Unii i należą do wyłącznej kompetencji Unii. Niniejsza decyzja nie powinna wpływać na podział kompetencji między Unię a państwa członkowskie,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

#### Artykuł 1

Stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii podczas 103. posiedzenia Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu Międzynarodowej Organizacji Morskiej (zwanej dalej „IMO”), polegają na wyrażeniu zgody na przyjęcie zmian do:

- a) Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wykszolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, określonych w załącznikach 7 i 8 do dokumentu IMO MSC 102/24;
- b) Międzynarodowego kodeksu rozszerzonego programu inspekcji podczas przeglądów masowców i zbiornikowców olejowych, określonych w załączniku 15 do dokumentu IMO MSC 102/24; oraz
- c) Międzynarodowego kodeksu systemów bezpieczeństwa pożarowego, określonych w załączniku 20 do dokumentu IMO MSC 102/24.

#### Artykuł 2

Stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii podczas 76. posiedzenia Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego IMO, polega na wyrażeniu zgody na przyjęcie zmian do Międzynarodowej konwencji o kontroli szkodliwych systemów przeciwporostowych stosowanych na statkach, określonych w załączniku 7 do dokumentu IMO MEPC 75/18.

<sup>(1)</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/106/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie minimalnego poziomu wykszolenia marynarzy (Dz.U. L 323 z 3.12.2008, s. 33).

<sup>(2)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 530/2012 z dnia 13 czerwca 2012 r. w sprawie przyspieszonego wprowadzenia konstrukcji podwójnokadłubowej lub równoważnego rozwiązania konstrukcyjnego w odniesieniu do zbiornikowców pojedynczokadłubowych (Dz.U. L 172 z 30.6.2012, s. 3).

<sup>(3)</sup> 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).

<sup>(4)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 528/2012 z dnia 22 maja 2012 r. w sprawie udostępniania na rynku i stosowania produktów biobójczych (Dz.U. L 167 z 27.6.2012, s. 1).

*Artykuł 3*

1. Stanowiska, jakie mają być zajęte w imieniu Unii, określone w art. 1 i 2, obejmują przedmiotowe zmiany w zakresie, w jakim wchodzi one w zakres wyłącznych kompetencji Unii i które mogą mieć wpływ na wspólne przepisy Unii, i są wyrażane przez państwa członkowskie – z których wszystkie są członkami IMO – działające wspólnie w interesie Unii.
2. Niewielkie zmiany stanowisk, o których mowa w art. 1 i 2, mogą zostać uzgodnione bez przyjmowania przez Radę kolejnej decyzji.

*Artykuł 4*

Niniejszym upoważnia się państwa członkowskie do wyrażenia ich zgody na związanie się, w interesie Unii, zmianami, o których mowa w art. 1 i 2, w zakresie, w jakim zmiany te podlegają wyłącznej kompetencji Unii.

*Artykuł 5*

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem jej przyjęcia.

Sporządzono w Brukseli dnia 6 maja 2021 r.

*W imieniu Rady*  
J. BORRELL FONTELLES  
*Przewodniczący*

---