

DECYZJA RADY (UE) 2023/1082

z dnia 30 maja 2023 r.

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

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 poprawę bezpieczeństwa morskiego oraz ochronę środowiska morskiego i zdrowia ludzi.
- (2) Na swoim 107. posiedzeniu (MSC 107), które odbędzie się w terminie od dnia 31 maja do dnia 9 czerwca 2023 r., Komitet Bezpieczeństwa na Morzu Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) ma przyjąć zmiany w rozdziałach II-2 i XIV Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r. (konwencja SOLAS) oraz w Międzynarodowym kodeksie bezpieczeństwa jednostek szybkich z 1994 r. (zwanym dalej „kodeksem HSC z 1994 r.”) i w Międzynarodowym kodeksie bezpieczeństwa jednostek szybkich z 2000 r. (zwanym dalej „kodeksem HSC z 2000 r.”), w Międzynarodowym kodeksie dla statków uprawiających żeglugę na wodach polarnych (zwanym dalej „kodeksem 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 (zwanym dalej „kodeksem LSA”).
- (3) Należy określić stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii podczas MSC 107, ponieważ zmiany w rozdziałach II-2 i XIV konwencji SOLAS, w kodeksie HSC z 1994 r. i w kodeksie HSC z 2000 r., w kodeksie polarnym, w konwencji STCW i kodeksie STCW oraz w kodeksie LSA mogą wywrzeć decydujący wpływ na treść prawa Unii, mianowicie na rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1257/2013 ⁽¹⁾ i (UE) 2019/1021 ⁽²⁾, dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2002/59/WE ⁽³⁾, 2009/45/WE ⁽⁴⁾, 2013/53/UE ⁽⁵⁾, 2014/90/UE ⁽⁶⁾, i (UE) 2022/993 ⁽⁷⁾ oraz dyrektywę Rady 97/70/WE ⁽⁸⁾.

⁽¹⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1257/2013 z dnia 20 listopada 2013 r. w sprawie recyklingu statków oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1013/2006 i dyrektywę 2009/16/WE (Dz.U. L 330 z 10.12.2013, s. 1).

⁽²⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1021 z dnia 20 czerwca 2019 r. dotyczące trwałych zanieczyszczeń organicznych (Dz.U. L 169 z 25.6.2019, s. 45).

⁽³⁾ Dyrektywa 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiająca wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylająca dyrektywę Rady 93/75/EWG (Dz.U. L 208 z 5.8.2002, s. 10).

⁽⁴⁾ 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).

⁽⁵⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/53/UE z dnia 20 listopada 2013 r. w sprawie rekreacyjnych jednostek pływających i skuterów wodnych i uchylająca dyrektywę 94/25/WE (Dz.U. L 354 z 28.12.2013, s. 90).

⁽⁶⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/90/UE z dnia 23 lipca 2014 r. w sprawie wyposażenia morskiego i uchylająca dyrektywę Rady 96/98/WE (Dz.U. L 257 z 28.8.2014, s. 146).

⁽⁷⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2022/993 z dnia 8 czerwca 2022 r. w sprawie minimalnego poziomu wyszkolenia marynarzy (Dz.U. L 169 z 27.6.2022, s. 45).

⁽⁸⁾ Dyrektywa Rady 97/70/WE z dnia 11 grudnia 1997 r. ustanawiająca zharmonizowany system bezpieczeństwa dla statków rybackich o długości 24 metrów i większej (Dz.U. L 34 z 9.2.1998, s. 1).

- (4) W ramach 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 kwas perfluorooktanosulfonowy (PFOS) do gaszenia pożarów na morzu. Unia powinna poprzeć te zmiany, ponieważ PFOS jest substancją szkodliwą zarówno dla zdrowia ludzi, jak i dla środowiska morskiego.
- (5) Zmiany w rozdziale XIV konwencji SOLAS i w kodeksie polarnym ułatwią obowiązkowe stosowanie niektórych przepisów wobec statków rybackich oraz będą wprowadzały obowiązek stosowania niektórych metod w celu ustalania zdolności operacyjnych statku w sytuacji lodowej traktowanego jako podstawowy element planowania podróży. Unia powinna poprzeć te zmiany, ponieważ będą one skutkowały zaostrzeniem norm bezpieczeństwa w przypadku statków nieobjętych konwencją SOLAS uprawiających żeglugę na wodach polarnych.
- (6) Zmiany w konwencji STCW i kodeksie STCW będą dotyczyły stosowania elektronicznych świadectw zgodnie z konwencją STCW i kodeksem STCW. Unia powinna poprzeć te zmiany, ponieważ cyfryzacja świadectw STCW przyczyni się do ułatwienia pracy i ograniczenia obciążenia administracyjnego administracji państw bandery, oficerów kontroli państw portu i marynarzy. Taka cyfryzacja może również skutkować szybszą identyfikacją fałszywych świadectw.
- (7) Zmiany w kodeksie LSA obejmą nowe wymogi dotyczące wentylacji jednostek ratunkowych w odniesieniu do całkowicie zakrytych łodzi ratunkowych. Unia powinna poprzeć te zmiany, ponieważ przyczyniają się one do zaostrzenia wymogów bezpieczeństwa w zakresie norm wentylacji w całkowicie zakrytych łodziach ratunkowych.
- (8) Unia nie jest członkiem IMO ani umawiającą się stroną konwencji SOLAS, kodeksu HSC z 1994 r. i kodeksu HSC z 2000 r., kodeksu polarnego, konwencji STCW i kodeksu STCW ani kodeksu LSA. Rada powinna zatem upoważnić państwa członkowskie do wyrażenia stanowiska Unii.
- (9) Niniejsza decyzja powinna ograniczać się do treści proponowanych zmian w zakresie, w jakim zmiany te mogą mieć wpływ na wspólne przepisy Unii i w jakim 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 na forum Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) podczas 107. posiedzenia Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu (MSC 107), polega na wyrażeniu zgody na zmiany w rozdziałach II-2 i XIV Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r. (konwencja SOLAS), Międzynarodowym kodeksie bezpieczeństwa jednostek szybkich z 1994 r. (zwanym dalej „kodeksem HSC z 1994 r.”), Międzynarodowym kodeksie bezpieczeństwa jednostek szybkich z 2000 r. (zwanym dalej „kodeksem HSC z 2000 r.”), w Międzynarodowym kodeksie dla statków uprawiających żeglugę na wodach polarnych (zwanym dalej „kodeksem polarnym”), 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 (zwanym dalej „kodeksem LSA”) – zgodnie z okólnikiem IMO nr 4658/Rev.1.

Artykuł 2

1. Stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii, określone w art. 1, obejmuje przedmiotowe zmiany w zakresie, w jakim należą one do wyłącznej kompetencji Unii i w jakim mogą wpłynąć na wspólne przepisy Unii. Stanowisko to jest wyrażane przez państwa członkowskie – z których wszystkie są członkami IMO – działające wspólnie w interesie Unii.
2. Drobne zmiany stanowiska określonego w art. 1 mogą zostać uzgodnione bez konieczności przyjęcia kolejnej decyzji przez Radę.

Artykuł 3

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

Artykuł 4

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem przyjęcia.

Sporządzono w Brukseli dnia 30 maja 2023 r.

W imieniu Rady
Przewodniczący
P. KULLGREN
