

DECYZJE

DECYZJA RADY

z dnia 8 maja 2014 r.

w sprawie stanowiska, które ma zostać przyjęte w imieniu Unii Europejskiej na forum Międzynarodowej Organizacji Morskiej podczas 93. posiedzenia Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu poświęconego przyjęciu poprawek do prawideł II-1/29, II-2/3, 2/9.7, 2/13.4, 2/18, III/20 konwencji SOLAS, Międzynarodowego kodeksu środków ratunkowych i kodeksu dotyczącego rozszerzonego programu kontroli z 2011 r.

(2014/280/UE)

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Działanie Unii Europejskiej w sektorze transportu morskiego powinno mieć na celu poprawę bezpieczeństwa morskiego. Głównym punktem odniesienia dla norm bezpieczeństwa powinna być Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r. (zwana dalej konwencją SOLAS z 1974 r.) wraz ze zmianami, obejmująca międzynarodowo uzgodnione normy dla statków pasażerskich i szybkich jednostek pasażerskich uprawiających żeglugę międzynarodową.
- (2) Komitet Bezpieczeństwa na Morzu IMO na swoim 92. posiedzeniu zatwierdził między innymi poprawki do prawideł II-1/29, II-2/3, 2/9.7, 2/13.4, 2/18, III/20 konwencji SOLAS, Międzynarodowego kodeksu środków ratunkowych i kodeksu dotyczącego rozszerzonego programu kontroli z 2011 r. Oczekuje się, że poprawki te zostaną przyjęte na 93. posiedzeniu Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu, które odbędzie się w maju 2014 r.
- (3) Poprawki do prawideł II-2/3 i II-2/9.7 konwencji SOLAS dotyczące odporności ogniowej kanałów wentylacyjnych w przypadku nowych statków spowodują wprowadzenie nowych wymagań dotyczących systemów wentylacyjnych na statkach, w tym na statkach pasażerskich przewożących więcej niż 36 pasażerów. Przepisy pkt 12 części A i pkt 9 części B rozdziału II-2 załącznika I do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE⁽¹⁾ dotyczące otworów przewodów wentylacyjnych i systemów wentylacyjnych na statkach przewożących więcej niż 36 pasażerów obejmują te zagadnienia i pochodzą z prawideł konwencji SOLAS, które mają obecnie zostać zmienione.
- (4) Poprawki do prawidła II-2/13.4 konwencji SOLAS wprowadzą dodatkowe drogi ewakuacji z pomieszczeń maszynowych dla nowych statków pasażerskich i towarowych. Przepisy pkt 6 części B rozdziału II-2 załącznika I do dyrektywy 2009/45/WE (drogi ewakuacji) obejmują te zagadnienia i pochodzą z prawideł konwencji SOLAS, które mają obecnie zostać zmienione.
- (5) Poprawki do prawidła konwencji SOLAS II-2/18 dotyczącego ładowisk dla śmigłowców na statkach pasażerskich typu ro-ro w przypadku nowych statków będą obejmować wymóg, aby pianowe urządzenia gaśnicze były zgodne z okólnikiem IMO MSC.1/Circ.1431 z dnia 31 maja 2012 r. w sprawie wytycznych dotyczących zatwierdzania pianowych urządzeń gaśniczych na platformie śmigłowcowej. Punkt 18 części B rozdziału II-2 załącznika I do dyrektywy 2009/45/WE stanowi, że statki wyposażone w ładowisko dla śmigłowców muszą spełniać wymagania prawidła SOLAS w wersji obowiązującej na dzień 1 stycznia 2003 r., które mają obecnie zostać zmienione.
- (6) Poprawki do prawidła 20 w rozdziale III konwencji SOLAS oraz powiązanych wymagań dotyczących okresowego serwisowania i konserwacji łodzi ratunkowych i łodzi ratowniczych dla wszystkich statków mają na celu spowodowanie, aby te szczegółowe wymagania były obowiązkowe. Rozdział III załącznika I do dyrektywy 2009/45/WE stanowi, że konserwacja i przegląd środków ratunkowych powinny być przeprowadzane zgodnie z tymi samymi wymaganiami prawidła III/20 konwencji SOLAS, które mają obecnie zostać zmienione.

⁽¹⁾ 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)

- (7) Poprawki do Międzynarodowego kodeksu środków ratunkowych dotyczące referencyjnych urządzeń testowych dla kamizelek ratunkowych wprowadzą nowe wymagania dla referencyjnych urządzeń testowych. Punkt 2.2 rozdziału III dyrektywy 2009/45/WE wskazuje, że wszystkie takie osobiste urządzenia ratunkowe powinny być zgodne z Międzynarodowym kodeksem środków ratunkowych. Ponadto art. 5 ust. 1 dyrektywy Rady 96/98/WE⁽¹⁾ stanowi, że wyposażenie wyszczególnione w załączniku A.1 do tej dyrektywy umieszczone na statku wspólnotowym musi odpowiadać stosownym wymaganiom określonym w wymienionych w tym załączniku dokumentach międzynarodowych. W pkt A.1.1.4 w tabeli w załączniku A.1 obowiązującą normą dla kamizelek ratunkowych jest rezolucja IMO MSC 48(66) — Międzynarodowy kodeks środków ratunkowych, która ma obecnie zostać zmieniona.
- (8) Poprawki do prawidła konwencji SOLAS II-1/29 dotyczącego wymagań dla prób urządzenia sterowego wprowadzą dodatkowe wymagania w celu wykazania zgodności podczas prób na morzu. Punkty 6 i 7 części C rozdziału II-1 załącznika I do dyrektywy 2009/45/WE pochodzą z analogicznych postanowień konwencji SOLAS (rozdział II-1 część C prawidło 29) dotyczących wymogów wobec głównego urządzenia sterowego i rezerwowego urządzenia sterowego i stanowią ich odwzorowanie, a obecnie mają zostać zmienione.
- (9) Powyższe poprawki do prawideł II-1/29, II-2/3, 2/9.7, 2/13.4, 2/18, III/20 konwencji SOLAS oraz Międzynarodowego kodeksu środków ratunkowych będą mieć zastosowanie do statków pasażerskich oraz szybkich jednostek pasażerskich wykonujących podróże krajowe, zgodnie z art. 1 i 3 dyrektywy 2009/45/WE. W związku z tym poprawki te, w zakresie, w jakim dotyczą statków pasażerskich oraz szybkich jednostek pasażerskich wykonujących podróże krajowe, podlegają wyłącznej kompetencji Unii.
- (10) Poprawki do kodeksu dotyczącego rozszerzonego programu kontroli z 2011 r. dostosowują go do praktyk instytucji klasyfikacyjnych. Artykuły 5 i 6 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 530/2012⁽²⁾ wprowadzają obowiązek spełniania warunków planu oceny stanu technicznego IMO dla zbiornikowców pojedynczokadłubowych mających więcej niż 15 lat. W rozszerzonym programie inspekcji podczas kontroli drobniowców i tankowców, zwanym inaczej rozszerzonym programem kontroli, określono sposób przeprowadzania takiej zintensyfikowanej oceny. Jako że w planie oceny stanu technicznego do osiągnięcia celu stosuje się rozszerzony program kontroli, wszelkie zmiany kontroli w ramach rozszerzonego programu kontroli będą automatycznie miały zastosowanie na mocy rozporządzenia (UE) nr 530/2012.
- (11) Unia nie jest ani członkiem IMO, ani umawiającą się stroną odnośnych konwencji i kodeksów. W związku z tym konieczne jest, aby Rada upoważniła państwa członkowskie do przekazania stanowiska Unii i wyrażenia przez nie zgody na związanie się tymi poprawkami, w zakresie, w jakim podlegają one wyłącznej kompetencji Unii,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

1. Stanowisko Unii na 93. posiedzenie Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu IMO polega na wyrażeniu zgody na przyjęcie poprawek do prawideł II-2/3, 2/9.7, 2/13.4 i 2/18 konwencji SOLAS przedstawionych w załączniku 13 do dokumentu IMO MSC 92/26/Add.1 oraz na przyjęcie poprawek do prawideł II-1/29 i III/20 konwencji SOLAS, do Międzynarodowego kodeksu środków ratunkowych oraz do kodeksu dotyczącego rozszerzonego programu kontroli z 2011 r., przedstawionych odpowiednio w załącznikach 31, 32, 33, 34, 35 i 36 do dokumentu IMO MSC 92/26/Add.2.
2. Stanowisko Unii określone w ust. 1 zostanie wyrażone przez państwa członkowskie będące członkami IMO, działające wspólnie w interesie Unii.
3. Formalne i drobne zmiany w stanowisku mogą zostać uzgodnione bez konieczności wprowadzania zmian do tego stanowiska.

Artykuł 2

Niniejszym upoważnia się państwa członkowskie do wyrażenia zgody na związanie się w interesie Unii poprawkami, o których mowa w art. 1 ust. 1, w zakresie, w jakim podlegają one wyłącznej kompetencji Unii.

⁽¹⁾ Dyrektywa Rady 96/98/WE z dnia 20 grudnia 1996 r. w sprawie wyposażenia statków (Dz.U. L 46 z 17.2.1997, s. 25)

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

Artykuł 3

Niniejsza decyzja jest skierowana do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 8 maja 2014 r.

W imieniu Rady
P. MITARACHI
Przewodniczący
