

DECYZJE

DECYZJA RADY (UE) 2016/807

z dnia 15 marca 2016 r.

w sprawie stanowiska, jakie ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej na forum Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) podczas 40. posiedzenia Komitetu Ułatwień, 69. posiedzenia Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego i 96. posiedzenia Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu w odniesieniu do przyjęcia zmian konwencji FAL, załącznika IV do konwencji MARPOL, zmian prawideł II-2/13 i II-2/18 konwencji SOLAS, zmian kodeksu systemów bezpieczeństwa pożarowego oraz kodeksu z 2011 r. dotyczącego rozszerzonego programu inspekcji

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, ochronę środowiska morskiego i ułatwanie międzynarodowego obrotu morskiego.
- (2) Podczas 39. posiedzenia Komitetu Ułatwień IMO (FAL) zatwierdzono zmiany Konwencji o ułatwieniu międzynarodowego obrotu morskiego z 1965 r. (zwaną dalej „konwencją FAL”). Oczekuje się, że zmiany te zostaną przyjęte podczas 40. posiedzenia FAL, które odbędzie się w kwietniu 2016 r.
- (3) Komitet Ochrony Środowiska Morskiego (MEPC) IMO podczas 68. posiedzenia (zwanego dalej „MEPC 68”) uznał, że zgodnie z prawidłem 13 załącznika IV do Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (zwanego dalej „załącznikiem IV do konwencji MARPOL”) otrzymano wystarczające powiadomienia, by część Morza Bałtyckiego wyznaczyć jako obszar specjalny. Co za tym idzie, dla tego obszaru specjalnego można skutecznie określić daty wejścia w życie takiego wyznaczenia przewidzianego w prawidło 11.3 załącznika IV do konwencji MARPOL. Na forum MEPC 68 stwierdzono, że wejście w życie wyznaczenia tej części obszaru specjalnego będzie wymagało zmian prawideł 1 i 11 załącznika IV do konwencji MARPOL, dlatego też należy wystąpić z projektem stosownych zmian załącznika IV do konwencji MARPOL. Oczekuje się, że zmiany te zostaną przyjęte podczas 69. posiedzenia MEPC, które odbędzie się w kwietniu 2016 r.
- (4) Na swoim 95. posiedzeniu Komitet Bezpieczeństwa na Morzu (MSC) IMO zatwierdził zmiany prawideł II-2/13 i II-2/18 Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie na morzu (SOLAS), Międzynarodowego kodeksu systemów bezpieczeństwa pożarowego (zwanego dalej „kodeksem FSS”) oraz kodeksu z 2011 r. dotyczącego rozszerzonego programu inspekcji (zwanego dalej „kodeksem ESP 2011”). Oczekuje się, że zmiany te zostaną przyjęte podczas 96. posiedzenia MSC, które odbędzie się w maju 2016 r.
- (5) Ogólny przegląd konwencji FAL modernizuje jej postanowienia przy uwzględnieniu postępów w dziedzinie wymiany informacji i danych drogą elektroniczną oraz koncepcji pojedynczego punktu kontaktowego. W szczególności wprowadza on środki mające znaczenie dla Unii w zakresie umieszczania numerów wiz na listach pasażerów, ale nie na listach członków załogi, oraz uprawnienia organów do nakładania obowiązku składania formularzy drogą elektroniczną. Art. 5 i 7 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/65/UE⁽¹⁾ przewidują, że – począwszy od dnia 1 czerwca 2015 r. – formalności sprawozdawcze dla statków wchodzących do lub wychodzących z portów państw członkowskich będą akceptowane wyłącznie drogą elektroniczną i za pośrednictwem pojedynczego punktu kontaktowego, a do tego czasu państwa członkowskie mają akceptować papierowe formularze FAL do celów dopełnienia formalności sprawozdawczych. Dyrektywa 2010/65/UE przewiduje również, że przekazywanie informacji wymaganych zgodnie z aktem prawnym Unii od dnia

⁽¹⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/65/UE z dnia 20 października 2010 r. w sprawie formalności sprawozdawczych dla statków wchodzących do lub wychodzących z portów państw członkowskich i uchylająca dyrektywę 2002/6/WE (Dz.U. L 283 z 29.10.2010, s. 1).

1 czerwca 2015 r. ma być możliwe tylko drogą elektroniczną. Wymóg umieszczenia, w stosownych przypadkach, numerów wiz na listach członków załogi i listach pasażerów wynika z pkt 3.1.2 załącznika VI do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 562/2006 ⁽¹⁾.

- (6) Artykuł VIII konwencji FAL nakłada wymóg, by umawiające się strony konwencji FAL, które uznają, że zastosowanie się do którejkolwiek normy jest niewykonalne, lub które uważają za konieczne ze szczególnych powodów stosowanie różniących się wymagań dotyczących dokumentów lub procedur, zawiadomiły sekretarza generalnego o tych różnicach. Niektóre wymogi zawarte w dyrektywie 2010/65/UE oraz rozporządzeniu (WE) nr 562/2006 nakładają bardziej rygorystyczne obowiązki niż odpowiednie przepisy zawarte w konwencji FAL, a zatem stanowią różnicę w rozumieniu artykułu VIII tej konwencji, o której należy zawiadomić.
- (7) Celem zmian załącznika IV do konwencji MARPOL jest zapewnienie ram prawnych realizacji porozumienia osiągniętego na forum MEPC 68, zgodnie z którym powiadomienia dotyczące zapewnienia dostępności urządzeń odbiorczych w portach są wystarczające, aby postanowienia w sprawie obszaru specjalnego Morza Bałtyckiego mogły wejść w życie, a zatem można określić daty wejścia w życie wyznaczenia części Morza Bałtyckiego jako obszaru specjalnego, zgodnie z tymi powiadomieniami. Art. 4 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/59/WE ⁽²⁾ przewiduje zapewnienie dostępności portowych urządzeń do odbioru odpadów, co jest również przedmiotem prawidła 12a rezolucji MEPC.200(62) IMO, których celem jest ograniczenie zrzutów odpadów wytwarzanych przez statki oraz pozostałości ładunku do morza, w szczególności nielegalnych zrzutów ze statków korzystających z portów w Unii.
- (8) Zmiany prawidła II-2/13 konwencji SOLAS wprowadzą wymogi oceny dróg ewakuacji poprzez dokonywanie analizy przebiegu ewakuacji we wczesnej fazie projektowania, które mają być stosowane do nowych statków pasażerskich typu ro-ro i innych statków pasażerskich przewożących więcej niż 36 pasażerów. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE ⁽³⁾ dotyczy statków pasażerskich i szybkich jednostek pasażerskich dokonujących podróży krajowych. Art. 6 ust. 2 lit. a) ppkt (i) tej dyrektywy stanowi, że nowe statki pasażerskie klasy A mają w całości spełniać wymogi konwencji SOLAS z 1974 r., wraz ze zmianami. Ponadto dyrektywa Rady 2009/45/WE zawiera szczegółowe przepisy dotyczące tras ewakuacji na statkach typu ro-ro i innych statkach pasażerskich klasy B, C i D, jak ustanowiono w załączniku I rozdział II część B pkt 6–1.
- (9) Zmiany prawidła II-2/18 konwencji SOLAS w zakresie ładowisk dla śmigłowców na nowych statkach pasażerskich typu ro-ro sprawią, że postanowienia okólnika IMO MSC.1/Circ.1431 z dnia 31 maja 2012 r. (Wytyczne dotyczące zatwierdzania pianowych urządzeń gaśniczych na platformie śmigłowcowej) uzyskają moc obowiązujących przepisów. Załącznik I część B rozdział II-2 pkt 18 dyrektywy 2009/45/WE stanowi, że statki wyposażone w ładowisko dla śmigłowców mają spełniać wymagania prawidła SOLAS w wersji zmienionej dnia 1 stycznia 2003 r., które obecnie prawdopodobnie zostanie zmienione.
- (10) Zmieniony rozdział 8 kodeksu FSS nakaże zwracanie szczególnej uwagi na dostarczaną przez producenta systemu specyfikację jakości wody w celu zapobieżenia wewnętrznej korozji i groźbie zatkania tryskaczy. Art. 6 ust. 2 lit. a) ppkt (i) dyrektywy 2009/45/WE stanowi, że nowe statki pasażerskie klasy A mają w całości spełniać wymogi konwencji SOLAS z 1974 r., ze zmianami, tym samym potwierdzając moc kodeksu FSS jako prawnie obowiązującego w ramach konwencji SOLAS na mocy rezolucji MSC.99(73). Dyrektywa 2009/45/WE zawiera ponadto szczegółowe przepisy dotyczące gaszenia pożarów dla statków klasy B, C i D, jak ustanowiono w załączniku I rozdział II-2 część A pkt 4.5 i 4.8.
- (11) Nowy rozdział 17 kodeksu FSS określi bliżej specyfikacje pianowych urządzeń gaśniczych na platformie śmigłowcowej wymagane na mocy rozdziału II-2 konwencji SOLAS. Art. 6 ust. 2 lit. a) ppkt (i) dyrektywy 2009/45/WE stanowi, że nowe statki pasażerskie klasy A mają w całości spełniać wymogi konwencji SOLAS z 1974 r., ze zmianami, tym samym potwierdzając moc kodeksu FSS jako prawnie obowiązującego w ramach konwencji SOLAS na mocy rezolucji MSC.99(73). Poza tym dyrektywa Rady 2009/45/WE przewiduje szczegółowe przepisy dotyczące wymogów szczególnych dla ładowiska dla śmigłowców na statkach klasy B, C i D, jak ustanowiono w załączniku I rozdział II część B pkt 18.
- (12) W zakresie, w jakim zmiany prawidła SOLAS II-2/13, prawidła SOLAS II-2/18, zmieniony rozdział 8 kodeksu FSS oraz nowy rozdział 17 kodeksu FSS mogą wpłynąć na przepisy dyrektywy 2009/45/WE w odniesieniu do statków pasażerskich i szybkich jednostek pasażerskich dokonujących podróży krajowych, zmiany te podlegają wyłącznej kompetencji Unii.

⁽¹⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 562/2006 z dnia 15 marca 2006 r. ustanawiające wspólnotowy kodeks zasad regulujących przepływ osób przez granice (kodeks graniczny Schengen) (Dz.U. L 105 z 13.4.2006, s. 1).

⁽²⁾ Dyrektywa 2000/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 listopada 2000 r. w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów wytwarzanych przez statki i pozostałości ładunku (Dz.U. L 332 z 28.12.2000, s. 81).

⁽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).

- (13) Zmiany kodeksu ESP 2011 mają zharmonizować stosowanie terminów odnoszących się do uznanych organizacji. Art. 5 i 6 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 530/2012⁽¹⁾ wprowadzają obowiązek spełniania warunków oceny stanu technicznego IMO dla zbiornikowców pojedynczokadłubowych mających więcej niż 15 lat. W rozszerzonym programie inspekcji podczas kontroli drobnicowców i tankowców, zwanym inaczej rozszerzonym programem inspekcji (ESP), określono sposób przeprowadzania takiej zintensyfikowanej oceny. Ponieważ w ocenie stanu technicznego IMO do osiągnięcia celu stosuje się rozszerzony program inspekcji, wszelkie zmiany rozszerzonego programu inspekcji będą miały zastosowanie automatycznie na mocy rozporządzenia (UE) nr 530/2012.
- (14) Unia nie jest ani członkiem IMO, ani umawiającą się stroną stosownych 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 zmianami, w zakresie, w jakim podlegają one wyłącznej kompetencji Unii,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii podczas 40. posiedzenia Komitetu Ułatwień IMO, to wyrażenie zgody na przyjęcie zmian konwencji FAL określonych w dokumencie IMO, FAL 40/3.

Artykuł 2

Stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii podczas 69. posiedzenia Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego IMO, to wyrażenie zgody na przyjęcie zmian prawideł 1 i 11 załącznika IV do konwencji MARPOL określonych w załączniku do dokumentu IMO, MEPC 69/3/3.

Artykuł 3

Stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii podczas 96. posiedzenia Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu IMO, to wyrażenie zgody na przyjęcie następujących zmian:

- prawidła II-2/13 konwencji SOLAS, jak określono w załączniku 14 do dokumentu IMO, MSC 95/22/add.2,
- prawidła II-2/18 konwencji SOLAS, jak określono w załączniku 2 do dokumentu IMO, SSE 2/20,
- rozdziału 8 kodeksu FSS, jak określono w załączniku 18 pkt 1 do dokumentu IMO, 95/22/add.2,
- rozdziału 17 kodeksu FSS, jak określono w załączniku 18 pkt 2 do dokumentu IMO, 95/22/add.2,
- kodeksu ESP 2011, jak określono w załączniku 15 do dokumentu IMO, 95/22/add.2.

Artykuł 4

1. Stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii, zgodnie z art. 1, 2 i 3, jest wyrażane przez państwa członkowskie będące członkami IMO, działające wspólnie w interesie Unii.
2. Drobne modyfikacje stanowiska Unii określonego w art. 1, 2 i 3 mogą zostać uzgodnione bez konieczności wydawania przez Radę kolejnej decyzji.

⁽¹⁾ 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 5

Niniejszym upoważnia się państwa członkowskie do wyrażenia zgody na związanie się w interesie Unii zmianami, o których mowa w art. 1, 2 i 3, w zakresie, w jakim podlegają one wyłącznej kompetencji Unii.

Artykuł 6

Niniejsza decyzja skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 15 marca 2016 r.

W imieniu Rady
A.G. KOENDERS
Przewodniczący
