

DECYZJE

DECYZJA RADY (UE) 2016/2077

z dnia 17 października 2016 r.

w sprawie stanowiska, jakie należy przyjąć w imieniu Unii Europejskiej na forum Międzynarodowej Organizacji Morskiej podczas 70. posiedzenia Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego i 97. posiedzenia Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu w odniesieniu do przyjęcia zmian załącznika VI do konwencji MARPOL, zmian prawideł II-1 konwencji SOLAS, prawideł III/1.4, III/30 i III/37 konwencji SOLAS, prawideł II-2/1 i II-2/10 konwencji SOLAS, prawidła II-1/3-12 konwencji SOLAS, zmian konwencji i kodu STCW, kodeksu systemów bezpieczeństwa pożarowego oraz rozszerzonego programu inspekcji z 2011 r.

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 i ochronę środowiska morskiego.
- (2) Podczas 69. posiedzenia Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego (MEPC) Międzynarodowej Organizacji Morskiej („IMO”) podjęto decyzję o utworzeniu obowiązkowego systemu gromadzenia danych dotyczących zużycia paliwa oraz o wprowadzeniu niezbędnych zmian do rozdziału 4 załącznika VI do Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (załącznika VI do konwencji MARPOL). Oczekuje się, że zmiany te zostaną przyjęte na 70. posiedzeniu MEPC, które odbędzie się w październiku 2016 r.
- (3) Podczas 95. i 96. posiedzenia Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu IMO zatwierdzono zmiany prawidła II-1, prawideł III/1.4, III/30 i III/37, prawideł II-2/1 i II-2/10, prawidła II-1/3-12 Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (konwencji SOLAS), Międzynarodowej konwencji i kodeksu o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht (konwencji i kodu STCW), Międzynarodowego kodeksu systemów bezpieczeństwa pożarowego oraz rozszerzonego programu inspekcji z 2011 r. Oczekuje się, że zmiany te zostaną przyjęte podczas 97. posiedzenia MSC, które odbędzie się w listopadzie 2016 r.
- (4) Zmiany do rozdziału 4 załącznika VI do konwencji MARPOL ustanowią obowiązkowy globalny system gromadzenia danych, jakie będą musiały być każdego roku gromadzone i zgłaszane przez określone statki, procesy weryfikacji związane ze zgłaszaniem danych, sporządzaniem oświadczeń o zgodności, sytuacjami dotyczącymi przeniesienia praw własności, przekazywania danych IMO, anonimizacji i dostępu do danych, a także procedury zatwierdzania zgodności statków podnoszących banderę państw niebędących stronami załącznika VI do konwencji MARPOL. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757⁽¹⁾ ustanawia unijny system monitorowania, raportowania i weryfikacji (MRW) emisji dwutlenku węgla oraz efektywności energetycznej w zakresie żeglugi morskiej. Rozporządzenie to stosuje się do wszystkich statków o pojemności brutto wynoszącej ponad 5 000 ton wpływających do portów, przebywających w portach lub wypływających z portów znajdujących się w jurysdykcji państwa członkowskiego od dnia 1 stycznia 2018 r., niezależnie od miejsca rejestracji statków.
- (5) W art. 22 rozporządzenia (UE) 2015/757 zawarto klauzulę przeglądowną na wypadek międzynarodowego porozumienia w tym obszarze. Wraz z przyjęciem zmian do rozdziału 4 załącznika VI do konwencji MARPOL rozpocznie się taki proces przeglądu, co może doprowadzić do sformułowania wniosku w sprawie zmiany rozporządzenia (UE) 2015/757, aby zapewnić dostosowanie, w zakresie, w jakim to odpowiednie, do globalnego systemu gromadzenia danych uzgodnionego w IMO.

⁽¹⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757 z dnia 29 kwietnia 2015 r. w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego oraz zmiany dyrektywy 2009/16/WE (Dz.U. L 123 z 19.5.2015, s. 55).

- (6) Poprzez zmiany prawideł II-1/1, II-1/2, II-1/3, II-1/4, II-1/5, II-1/6, II-1/7, II-1/8-1, II-1/9, II-1/10, II-1/12, II-1/13, II-1/15–17, II-1/19, II-1/21–22 i II-1/35 konwencji SOLAS wprowadzone zostaną poprawki redakcyjne i wynikające z nich poprawki, a także poprawki w zakresie podziału i wymagań dotyczących stateczności uszkodzonego statku, aby zwiększyć zdolność przetrwania statku pasażerskiego w przypadku uszkodzenia. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE⁽¹⁾ 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.
- (7) Zmiany prawidła II-1/1.2 konwencji SOLAS, nowe prawidło II-1/19-1 oraz zmiany prawideł III/1.4, III/30 i III/37 konwencji SOLAS dotyczące ćwiczeń w zakresie zabezpieczenia niezatapialności stanowią część kompleksowego podejścia służącego zwiększeniu zdolności przetrwania w przypadku zatopienia statku celem zwiększenia bezpieczeństwa na nowych i istniejących statkach pasażerskich. W dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/106/WE⁽²⁾, a w szczególności w załączniku I rozdział V prawidło V/2 wskazano obowiązkowe wymogi minimalne w zakresie wykształcenia i kwalifikacji kapitanów, oficerów, marynarzy oraz innego personelu na statkach pasażerskich. Konwencja STCW, którą włączono do prawa Unii na mocy dyrektywy 2008/106/WE, zawiera w odpowiednich tabelach kompetencji kodu STCW wymagania szkoleniowe w zakresie stateczności statków.
- (8) Zmiany prawideł II-2/1 oraz II-2/10 konwencji SOLAS stanowią, że gaśnice pianowe o pojemności co najmniej 135 l nie są już wymagane w kotłowniach, w których zostały zamontowane kotły do użytku domowego o mocy niższej od 175 kW lub kotły chronione stosowanymi lokalnie stałymi wodnymi instalacjami gaśniczymi. Art. 6 ust. 2 lit. a) ppkt (i) dyrektywy 2009/45/WE stanowi, że nowe statki pasażerskie klasy A w pełni mają spełniać wymogi konwencji SOLAS z 1974 r., ze zmianami. Co więcej, prawidła II-2/1 i II-2/10 konwencji SOLAS mają zastosowanie do nowych statków pasażerskich klas B, C i D oraz istniejących statków pasażerskich klasy B zgodnie z rozdziałem II-2 część A, pkt 6.7 („Wyposażenie przeciwpożarowe przedziałów maszynowych”) załącznika I do dyrektywy 2009/45/WE, w którym ustanowiono, że przedziały maszynowe i kotłownie powinny być wyposażone w instalacje przenośne.
- (9) Zmiany do prawidła II-1/3-12 konwencji SOLAS będą dotyczyły luki w obowiązującym prawidle dotyczącym stosowania Kodeksu w sprawie poziomów hałasu w odniesieniu do statków, dla których zamówienie dotyczące budowy ogłoszone zostało przed dniem 1 lipca 2014 r. oraz których stępki zostały położone lub które są na podobnym etapie budowy od dnia 1 stycznia 2015 r. oraz których dostawa nie nastąpi przed dniem 1 lipca 2018 r. W art. 3 dyrektywy 2003/10/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁽³⁾ wskazano minimalne wymagania w zakresie ochrony pracowników oraz ustanowiono graniczne wartości ekspozycji i wartości działania. Ponadto w art. 6 ust. 2 lit. a) ppkt (i) dyrektywy 2009/45/WE, jako odpowiednim prawie wtórnym, ustanowiono, że konwencja SOLAS z 1974 r. ze zmianami ma zastosowanie do nowych statków klasy A, a w części C prawidło 15 załącznika I do tej dyrektywy wskazano środki służące ograniczeniu hałasu w przedziałach maszynowych dla nowych statków klasy B, C i D.
- (10) Zmiany konwencji i kodu STCW dotyczące szczegółowego szkolenia w zakresie statków pasażerskich oraz zmiany do części A i B kodu STCW będą dotyczyły nowych wyzwań związanych z większymi rozmiarami nowoczesnych statków wycieczkowych i dużą liczbą pasażerów na pokładzie, a także będą obejmować cztery odrębne poziomy szkolenia i zapoznania: zapoznanie awaryjne na statku pasażerskim, szkolenie z zakresu zarządzania tłumem na statku pasażerskim, zarządzanie kryzysowe na statku pasażerskim oraz szkolenie w zakresie zachowań ludzkich, a także szkolenie z zakresu statków pasażerskich typu ro-ro. W dyrektywie 2008/106/WE, w szczególności w załączniku I rozdział V prawidło V/2, wskazano obowiązkowe wymogi minimalne w zakresie wykształcenia i kwalifikacji kapitanów, oficerów, marynarzy i innych członków załogi na statkach pasażerskich.
- (11) W zmianach do rozdziału 13 kodeksu FSS wyjaśnione zostanie, że obliczenia wymiarów drogi ucieczki, których dokonuje się na podstawie całkowitej liczby osób, które będą przypuszczalnie uciekać klatką schodową oraz drzwiami, korytarzami i podestami, mają być wykonywane oddzielnie dla dwóch różnych przypadków stopnia zajmowania pomieszczeń. Art. 6 ust. 2 lit. a) ppkt (i) dyrektywy 2009/45/WE stanowi, że nowe statki pasażerskie klasy A mają w pełni spełniać wymogi konwencji SOLAS z 1974 r., ze zmianami. Ponadto przepisy rozdziału II-2 część A załącznika I do dyrektywy 2009/45/WE wprowadzają stosowanie kodeksu FSS, przyjętego na mocy rezolucji MSC.98(73), w odniesieniu do statków pasażerskich klasy B, C i D zbudowanych od dnia 1 stycznia 2003 r.

(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).

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

(3) Dyrektywa 2003/10/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 6 lutego 2003 r. w sprawie minimalnych wymagań w zakresie ochrony zdrowia i bezpieczeństwa dotyczących narażenia pracowników na ryzyko spowodowane czynnikami fizycznymi (hałasem) (Dz.U. L 42 z 15.2.2003, s. 38).

- (12) W zakresie, w jakim zmiany do prawideł II-1/1, II-1/2, II-1/3, II-1/4, II-1/5, II-1/6, II-1/7, II-1/8-1, II-1/9, II-1/10, II-1/12, II-1/13, II-1/15–17, II-1/19, II-1/21–22 i II-1/35 konwencji SOLAS, prawideł II-2/1 i II-2/10 konwencji SOLAS oraz rozdział 13 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.
- (13) Zmiany rozszerzonego programu inspekcji z 2011 r. uwzględniają dostosowanie do serii Z10 zaktualizowanych ujednoczonych wymagań będących częścią ujednoczonych wymagań Międzynarodowego Stowarzyszenia Towarzystw Klasyfikacyjnych (seria Z10 ujednoczonych wymagań Międzynarodowego Stowarzyszenia Towarzystw Klasyfikacyjnych), które dotyczą wymagań w zakresie prowadzenia badań i certyfikacji. Art. 5 i 6 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 530/2012⁽¹⁾ wprowadzają obowiązek spełniania warunków Programu Oceny Stanu Technicznego IMO dla zbiornikowców pojedynczokadłubowych mających więcej niż 15 lat. W rozszerzonym programie inspekcji podczas kontroli masowców i zbiornikowców, zwanym inaczej rozszerzonym programem inspekcji (ESP), określono sposób przeprowadzania takiej zintensyfikowanej oceny. Jako że w Programie Oceny Stanu Technicznego do osiągnięcia celu stosuje się rozszerzony program inspekcji, wszelkie zmiany inspekcji w ramach rozszerzonego programu inspekcji będą automatycznie miały zastosowanie na mocy rozporządzenia (UE) nr 530/2012.
- (14) 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 zmianami, w zakresie, w jakim podlegają one wyłącznej kompetencji Unii,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii na 70. posiedzeniu Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego IMO, polega na wyrażeniu zgody na przyjęcie zmian w rozdziale 4 załącznika VI do konwencji MARPOL, jak określono w załączniku 7 do dokumentu IMO MEPC 69/21/dodatek 1.

Artykuł 2

1. Stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii na 97. posiedzeniu Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu IMO, polegać ma na wyrażeniu zgody na przyjęcie następujących zmian do:

- a) prawideł II-1/1, II-1/2, II-1/3, II-1/4, II-1/5, II-1/6, II-1/7, II-1/8-1, II-1/9, II-1/10, II-1/12, II-1/13, II-1/15–17, II-1/19, II-1/21–22 i II-1/35 konwencji SOLAS, jak określono w załączniku 1 do cyrkularza IMO nr 3644 z dnia 20 maja 2016 r.;
- b) prawidła II-1/1.2 konwencji SOLAS, nowego prawidła II-1/19-1, a także zmian do prawideł III/1.4, III/30 i III/37, jak określono w załączniku 1 do cyrkularza IMO nr 3644 z dnia 20 maja 2016 r.;
- c) prawideł II-2/1 i II-2/10 konwencji SOLAS, jak określono w załączniku 1 do cyrkularza IMO nr 3644 z dnia 20 maja 2016 r.;
- d) prawidła II-1/3-12 konwencji SOLAS, jak określono w załączniku 1 do cyrkularza IMO nr 3644 z dnia 20 maja 2016 r.;
- e) konwencji i kodu STCW dotyczących szczegółowego szkolenia w zakresie statków pasażerskich oraz części A i B kodu STCW, jak określono w załącznikach 8, 9 i 10 do dokumentu IMO MSC 96/25/dodatek 1;
- f) rozdziału 13 kodeksu FSS, jak określono w załączniku 2 do cyrkularza IMO nr 3644 z dnia 20 maja 2016 r.;
- g) rozszerzonego programu inspekcji z 2011 r., jak określono w załączniku 4 do cyrkularza IMO nr 3644 z dnia 20 maja 2016 r.

2. Jeśli poprawki do prawidła II-1/6 konwencji SOLAS, o których mowa w ust. 1 lit. a), zostaną poddane przeglądowi na 97. posiedzeniu Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu IMO, stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii, polegać ma na wyrażeniu zgody na zmiany do tych poprawek, które podnoszą obecny poziom bezpieczeństwa.

⁽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 3

1. Stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii w brzmieniu ujętym w art. 1 i 2, jest wyrażane przez państwa członkowskie będące członkami IMO, działające wspólnie w interesie Unii.
2. Drobne zmiany stanowisk, o których mowa w art. 1 i 2, mogą zostać uzgodnione bez wydawania kolejnej decyzji przez Radę.

Artykuł 4

Niniejszym upoważnia się państwa członkowskie do wyrażenia 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 skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Luksemburgu dnia 17 października 2016 r.

W imieniu Rady
L. SÓLYMOS
Przewodniczący