

DECYZJE

DECYZJA RADY (UE) 2017/1243

z dnia 29 maja 2017 r.

w sprawie stanowiska, jakie ma być przyjęte w imieniu Unii Europejskiej na forum Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) podczas 98. posiedzenia Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu i 71. posiedzenia Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego w odniesieniu do przyjęcia zmian prawideł II-1/23 i II-2/9.4.1.3 konwencji SOLAS oraz zmian międzynarodowych kodeksów jednostek szybkich z 1994 i 2000 r., Międzynarodowego kodeksu środków ratunkowych oraz dodatku V do załącznika VI do konwencji MARPOL

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) Komitet Bezpieczeństwa na Morzu (zwany dalej „MSC”) Międzynarodowej Organizacji Morskiej (zwanej dalej „IMO”) na swoim 97. posiedzeniu zatwierdził zmiany prawideł II-1/23 i II-2/9.4.1.3 Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (zwanej dalej „konwencją SOLAS”), zmiany międzynarodowych kodeksów jednostek szybkich z 1994 i 2000 r. (zwanymi dalej „kodeksami HSC”), Międzynarodowego kodeksu środków ratunkowych (zwanego dalej „kodeksem LSA”) oraz załącznika do rezolucji MSC.81(70). Oczekuje się, że zmiany te zostaną przyjęte podczas 98. posiedzenia MSC, które odbędzie się w czerwcu 2017 r.
- (3) Komitet Ochrony Środowiska Morskiego (zwany dalej „MEPC”) IMO na swoim 70. posiedzeniu osiągnął porozumienie w sprawie zmian dodatku V do załącznika VI do Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (zwanego dalej „załącznikiem VI do konwencji MARPOL”) w zakresie informacji zamieszczanych w dokumencie dostawy paliwa. Oczekuje się, że zmiany te zostaną przyjęte podczas 71. posiedzenia MEPC, które odbędzie się w lipcu 2017 r.
- (4) Na 95. i 96. posiedzeniu MSC IMO zatwierdzono szereg projektów zmian prawidła II-1 konwencji SOLAS odnośnie do przepisów dotyczących podziałów i stateczności w warunkach uszkodzenia statku. Stanowisko, jakie ma być przyjęte w imieniu Unii w odniesieniu do tych zmian, zostało określone w decyzji Rady (UE) 2016/2077 ⁽¹⁾.
- (5) Na 97. posiedzeniu MSC IMO uzgodniono, że przyjęcie większości proponowanych zmian prawidła II-1 konwencji SOLAS dotyczących podziału grodziowego i stateczności w warunkach uszkodzenia zawieszają się do jego 98. posiedzenia, a w odniesieniu do zmiany prawidła II-1/6 dotyczącej wzoru wymaganego wskaźnika podziału grodziowego R uzgodniono, że żadne dalsze zmiany prawidła II-1/6 nie powinny obniżać obecnego poziomu bezpieczeństwa.
- (6) Stanowisko, jakie ma być przyjęte w imieniu Unii, które zostało określone w art. 2 ust. 1 lit. a) i art. 2 ust. 2 decyzji (UE) 2016/2077, ma w związku z tym nadal zastosowanie.
- (7) Na 97. posiedzeniu MSC IMO uzgodniono harmonizację tekstu w prawidłach II-1/22, II-1/23 i II-1/24 odnośnie do istnienia różnych określeń dotyczących podobnych wymogów oraz aktualizacji istniejących wzajemnych odesłań, bez zmiany treści uprzednio zatwierdzonych zmian. Prawidło II-1/23 dotyczy specjalnych wymogów

⁽¹⁾ 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. (Dz.U. L 320 z 26.11.2016, s. 36).

odnoszących się do statków pasażerskich ro-ro i nie zostało uwzględnione w stanowisku, jakie ma być przyjęte w imieniu Unii, które zostało przedstawione w decyzji (UE) 2016/2077. Dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE⁽¹⁾ stosuje się do statków pasażerskich i pasażerskich jednostek szybkich odbywających rejsy krajowe. 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. ze zmianami.

- (8) Zmiany prawidła II-2/9.4.1.3 konwencji SOLAS doprecyzowują wymogi dotyczące odporności ogniowej okien na statkach pasażerskich przewożących nie więcej niż 36 pasażerów oraz statkach specjalnego przeznaczenia z więcej niż 60 (ale nie więcej niż 240) osobami na pokładzie. Na statkach przewożących nie więcej niż 36 pasażerów poziom bezpieczeństwa musi być taki sam jak na statkach przewożących więcej niż 36 pasażerów. Dyrektywę 2009/45/WE stosuje się do statków pasażerskich i pasażerskich jednostek szybkich odbywających rejsy krajowe. 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. ze zmianami. Zgodnie z rozdziałem II-2 część B.10.4 załącznika I do tej dyrektywy w przypadku statków pasażerskich przewożących nie więcej niż 36 pasażerów należy zwrócić szczególną uwagę na odporność ogniową okien wychodzących na odkryte lub zamknięte miejsca wsiadania do łodzi i tratw ratunkowych oraz odporność ogniową okien znajdujących się poniżej tych obszarów, w takim miejscu, że ich uszkodzenie podczas pożaru mogłoby przeszkodzić wodowaniu łodzi ratunkowych lub tratw ratunkowych lub wsiadaniu do nich.
- (9) Zmiany kodeksów HSC objaśniają stosowanie pkt 8.10.1.4–8.10.1.6 tych kodeksów odnośnie do zwolnienia jednostek szybkich odpowiednio o długości mniejszej niż 20 m i mniejszej niż 30 m z obowiązku przewozu łodzi ratowniczych. Jednostka szybka o długości mniejszej niż 30 m (do celów HSC 2000) lub mniejszej niż 20 m (do celów HSC 1994) może zostać zwolniona z obowiązku przewozu łodzi ratowniczej, pod warunkiem że spełnione zostały wymogi pkt 8.10.1.6 kodeksów HSC, co obejmuje nowy element, zgodnie z którym musi istnieć możliwość podniesienia osoby ratowanej z wody w pozycji leżącej lub prawie leżącej. Dyrektywę 2009/45/WE stosuje się do statków pasażerskich i pasażerskich jednostek szybkich odbywających rejsy krajowe. 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. ze zmianami.
- (10) W kodeksie LSA ustanowiono międzynarodowe wymogi dotyczące urządzeń ratunkowych, które są objęte zakresem rozdziału III konwencji SOLAS z 1974 r. ze zmianami. Zmiany pkt 6.1.1.5 i 6.1.1.6 kodeksu LSA oraz pkt 8.1.1 części 1 załącznika do rezolucji MSC.81(70) gwarantują spójność z badaniami statycznymi oraz obciążeniami próbnymi, które urządzenia do wodowania, a także ich elementy konstrukcyjne i wciągarki, muszą wytrzymać. Zmiany te należy traktować jako niewielkie korekty. Wykaz urządzeń do wodowania i wciągarek znajduje się w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2017/306⁽²⁾, w którym znajdują się odesłania do kodeksu LSA oraz rezolucji MSC.81(70) w odniesieniu do pozycji MED/1.21, 1.23, 1.24 i 1.25, jeżeli chodzi o urządzenia do wodowania, jak również do pozycji MED/1.41a, 1.41b, 1.41c, 1.41d, 1.41e, jeżeli chodzi o wciągarki. Wchodzi one zatem w zakres dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/90/UE⁽³⁾.
- (11) Zmiany dodatku V do załącznika VI do konwencji MARPOL wyjaśniają, że w celu dopuszczenia statków, które spełniają wymogi załącznika VI do konwencji MARPOL w zakresie zawartości siarki w paliwie w obszarach kontroli emisji tlenków siarki za pośrednictwem równoważnych sposobów (systemów oczyszczania gazów spalinowych), mogą zezwolić sprzedawcy – zgodnie z powiadomieniem nabywcy – zadeklarowanie w dokumencie dostawy paliwa, że jest ono przeznaczone do stosowania na statku spełniającym wymogi dotyczące siarki za pośrednictwem równoważnych sposobów. W związku z rosnącą liczbą statków wyposażonych w systemy oczyszczania gazów spalinowych zmiany dodatku V do załącznika VI do konwencji MARPOL są niezbędne w celu dostosowania standardowego tekstu dokumentu dostawy paliwa do faktu, że statki mogą nadal stosować paliwa o wyższej zawartości siarki, nawet po wejściu w życie wymogów ograniczających zawartości siarki do maksymalnie 0,10 %, w obszarach kontroli emisji tlenków siarki od dnia 1 stycznia 2015 r. Wymogi określone w załączniku VI do konwencji MARPOL dotyczące ograniczenia emisji SO_x zostały wdrożone do prawa unijnego dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/802⁽⁴⁾. W art. 6 ust. 9 lit. b) i c) oraz w art. 13 ust. 2) lit. a) wspomnianej dyrektywy znajdują się odesłania do dokumentów dostawy paliwa jako głównego mechanizmu zapewnienia zgodności z tą dyrektywą. Równoważne sposoby spełnienia wymagań są postrzegane jako alternatywne metody redukcji emisji, zgodnie z definicją w art. 2 lit. o) tej dyrektywy i mogą być stosowane, pod warunkiem że statki stosujące metody redukcji emisji w sposób ciągły osiągają redukcję emisji dwutlenku siarki co najmniej równorzędną redukcji, którą uzyskiwano by dzięki stosowaniu paliw żeglugowych spełniających wymogi tej dyrektywy.

(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) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/306 z dnia 6 lutego 2017 r. określające wymogi w zakresie projektu, budowy i działania oraz normy badań dla wyposażenia morskiego (Dz.U. L 48 z 24.2.2017, s. 1).

(3) 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).

(4) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/802 z dnia 11 maja 2016 r. odnosząca się do redukcji zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych (Dz.U. L 132 z 21.5.2016, s. 58).

- (12) Unia nie jest członkiem IMO ani umawiającą się stroną odnośnych konwencji i kodeksów. Rada powinna zatem upoważnić państwa członkowskie do przekazania stanowiska Unii i wyrażenia przez nie zgody na związanie się tymi zmianami, w zakresie, w jakim zmiany te podlegają wyłącznej kompetencji Unii,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Stanowisko, jakie ma być przyjęte w imieniu Unii na 98. posiedzeniu Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu IMO jest następujące: wyraża się zgodę na przyjęcie następujących zmian:

- a) zmiany prawidła II-1/23 konwencji SOLAS, jak określono w załączniku 1 do dokumentu IMO MSC 97/WP.5, z zastrzeżeniem zmian zaproponowanych w dokumentach IMO MSC 97/3/5 oraz 97/3/4;
- b) zmiany prawidła II-2/9.4.1.3 konwencji SOLAS, jak określono w załączniku 13 do dokumentu IMO MSC 97/22/Add.1;
- c) zmiany kodeksów HSC, jak określono w załącznikach 15 i 16 do dokumentu IMO MSC 97/22/Add.1;
- d) zmiany kodeksu LSA i załącznika do rezolucji MSC.81(70), jak określono w załączniku 17 do dokumentu IMO MSC 97/22/Add.1 oraz w załączniku 1 do dokumentu IMO MSC 98/3/1.

Artykuł 2

Stanowisko, jakie ma być przyjęte w imieniu Unii na 71. posiedzeniu Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego IMO jest następujące: wyraża się zgodę na przyjęcie zmian dodatku V do załącznika VI do konwencji MARPOL, jak określono w załączniku 7 do dokumentu IMO MEPC 70/18/Add.1.

Artykuł 3

1. Stanowiska, jakie mają być przyjęte w imieniu Unii zgodnie z art. 1 i 2, są 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 przyjmowania przez Radę kolejnej decyzji.

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 Brukseli dnia 29 maja 2017 r.

W imieniu Rady
C. CARDONA
Przewodniczący