2026/1029

6.5.2026

DECYZJA RADY (UE) 2026/1029

z dnia 27 kwietnia 2026 r.

w sprawie stanowiska, które ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej na 84. posiedzeniu Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego Międzynarodowej Organizacji Morskiej w odniesieniu do przyjęcia zmian w Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (MARPOL) oraz na 111. posiedzeniu Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu Międzynarodowej Organizacji Morskiej w odniesieniu do przyjęcia zmian w Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (konwencja SOLAS) z 1974 r., Międzynarodowym kodeksie bezpieczeństwa jednostek szybkich z 1994 r. (kodeks HSC z 1994 r.), Międzynarodowym kodeksie bezpieczeństwa jednostek szybkich z 2000 r. (kodeks HSC z 2000 r.), Międzynarodowym kodeksie rozszerzonego programu inspekcji podczas przeglądów masowców i zbiornikowców olejowych z 2011 r. (kodeks ESP z 2011 r.), Międzynarodowym kodeksie środków ratunkowych (kodeks LSA) oraz Protokole z 1988 r. do Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych z 1966 r. (protokół z 1988 r. o liniach ładunkowych)

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 oraz ochronę środowiska morskiego i zdrowia ludzi.

(2) Oczekuje się, że Komitet Ochrony Środowiska Morskiego (MEPC) Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) na swoim 84. posiedzeniu w dniach 27 kwietnia – 1 maja 2026 r. (MEPC 84) przyjmie zmiany w załączniku VI do Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (MARPOL) dotyczące wyznaczenia północno-wschodniego Atlantyku jako nowego obszaru kontroli emisji (prawidła 13 i 14 oraz uzupełnienie VII), zmiany dotyczące dostępności systemu gromadzenia danych IMO na temat zużycia oleju opałowego przez statki oraz klauzuli przeglądowej krótkoterminowego środka redukcji emisji gazów cieplarnianych (prawidła 20, 25, 27 i 28).

(3) Oczekuje się, że Komitet Bezpieczeństwa na Morzu (MSC) Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) na swoim 111. posiedzeniu w dniach 13–22 maja 2026 r. (MSC 111) przyjmie zmiany w rozdziałach IV i V oraz w dodatku (Certyfikaty) do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (konwencja SOLAS) z 1974 r., w Międzynarodowym kodeksie bezpieczeństwa jednostek szybkich z 1994 r. (kodeks HSC z 1994 r.), Międzynarodowym kodeksie bezpieczeństwa jednostek szybkich z 2000 r. (kodeks HSC z 2000 r.), Międzynarodowym kodeksie rozszerzonego programu inspekcji podczas przeglądów masowców i zbiornikowców olejowych z 2011 r. (kodeks ESP z 2011 r.), Międzynarodowym kodeksie środków ratunkowych (kodeks LSA) oraz w załączniku B do Protokołu z 1988 r. do Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych z 1966 r. (protokół z 1988 r. o liniach ładunkowych).

(4) Należy ustalić stanowisko, które ma być zajęte w imieniu Unii na posiedzeniu MEPC 84, ponieważ przewidziane zmiany w konwencji MARPOL mogą mieć decydujący wpływ na treść prawa Unii, a mianowicie na dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/802 ([1]), rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757 ([2]), dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/959 ([3]) oraz rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1805 ([4]).

([1]) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/802 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/802/oj).

([2]) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757 z dnia 29 kwietnia 2015 r. w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji gazów cieplarnianych z transportu morskiego oraz zmiany dyrektywy 2009/16/WE (Dz.U. L 123 z 19.5.2015, s. 55, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/oj).

([3]) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/959 z dnia 10 maja 2023 r. zmieniająca dyrektywę 2003/87/WE ustanawiającą system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych w Unii oraz decyzję (UE) 2015/1814 w sprawie ustanowienia i funkcjonowania rezerwy stabilności rynkowej dla unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych (Dz.U. L 130 z 16.5.2023, s. 134, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj).

([4]) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1805 z dnia 13 września 2023 r. w sprawie stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w transporcie morskim oraz zmiany dyrektywy 2009/16/WE (Dz.U. L 234 z 22.9.2023, s. 48, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj).

(5) Unia powinna poprzeć zmiany w prawidłach 13 i 14 załącznika VI do konwencji MARPOL oraz w uzupełnieniu VII do załącznika VI do konwencji MARPOL, ponieważ zmiany te przyczynią się do zapobiegania emisjom zanieczyszczeń powietrza ze statków, co powinno przynieść korzyści dla zdrowia i środowiska oraz korzyści gospodarczych.

(6) Unia powinna również poprzeć zmiany w prawidle 27 załącznika VI do konwencji MARPOL, ponieważ zmiany te przyczynią się do dalszej poprawy dostępności danych z systemu gromadzenia danych IMO.

(7) Unia powinna poprzeć zmiany w prawidłach 20, 25, 27 i 28 załącznika VI do konwencji MARPOL, ponieważ są one następstwem przyjęcia strategii IMO w sprawie redukcji emisji gazów cieplarnianych ze statków z 2023 r. oraz zakończenia przeglądu środków krótkoterminowych przez IMO, a także umożliwiają dalszy przegląd tych przepisów.

(8) Należy ustalić stanowisko, które ma być zajęte w imieniu Unii na posiedzeniu MSC 111, ponieważ przewidziane zmiany w konwencji SOLAS, kodeksie HSC z 1994 r., kodeksie HSC z 2000 r., kodeksie ESP z 2011 r., kodeksie LSA oraz protokole z 1988 r. o liniach ładunkowych mogą mieć decydujący wpływ na treść prawa Unii, a mianowicie na dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE ([5]), dyrektywę 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ([6]), rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 530/2012 ([7]) oraz dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/90/UE ([8]).

(9) Unia powinna poprzeć zmiany w rozdziałach IV i V oraz w dodatku (Certyfikaty) do konwencji SOLAS, w kodeksie HSC z 1994 r. oraz kodeksie HSC z 2000 r., ponieważ bardziej efektywne jest wykorzystanie specjalnych kanałów do przekazywania specyficznych komunikatów aplikacyjnych (ASM) w ramach systemu wymiany danych (VDES), a ponieważ VDES ma dodatkową zdolność do wymiany większej ilości danych cyfrowych, mógłby zaspokoić przyszły wzrost zapotrzebowania na wykorzystanie danych cyfrowych w radiokomunikacji morskiej. Ponadto wymiana danych cyfrowych przynosi liczne korzyści nie tylko pod względem bezpieczeństwa i orientacji sytuacyjnej, ale również pod względem ochrony, efektywności żeglugi, ochrony środowiska morskiego i zmniejszenia obciążenia marynarzy. VDES zapewnia znaczne zwiększenie korzyści płynących z systemu automatycznej identyfikacji (AIS) i jest uznawany za czynnik umożliwiający e-nawigację. Dzięki wdrożeniu VDES znacznie poprawiła się zdolność do wymiany komunikatów ASM i innych informacji między statkami a organami nabrzeżnymi. W związku z tym Unia powinna także poprzeć te zmiany, ponieważ – wprowadzając nowe uznane ruchome służby satelitarne – przepisy IMO muszą jasno określić wymóg rozpowszechniania informacji dotyczących morskich informacji bezpieczeństwa oraz informacji związanych z poszukiwaniem i ratownictwem za pośrednictwem wszystkich operacyjnych uznanych ruchomych służb satelitarnych.

(10) Unia powinna poprzeć zmiany w kodeksie ESP z 2011 r., ponieważ techniki zdalnej inspekcji zapewniają większą skuteczność, większą elastyczność i większą wiarygodność w codziennej działalności w zakresie przeglądów i inspekcji bez naruszania wyników tych działań.

(11) Unia powinna poprzeć zmiany w kodeksie LSA, ponieważ poprawią one bezpieczeństwo życia na morzu poprzez zwiększenie zaufania do skutecznego i wydajnego wykorzystania zrzutowych łodzi ratunkowych w przypadku opuszczenia statku.

(12) Unia powinna poprzeć zmiany w protokole z 1988 r. o liniach ładunkowych, ponieważ zainstalowanie barierek złożonych z trzech prętów na pokładzie może skutecznie zwiększyć ochronę załogi, zmniejszyć ryzyko wypadnięcia załogi za burtę i ryzyko urazów oraz poprawić bezpieczeństwo statków przy minimalnych kosztach ekonomicznych.

([5]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/45/oj).

([6]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2002/59/oj).

([7]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/530/oj).

([8]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/90/oj).

(13) Unia nie jest ani członkiem IMO, ani umawiającą się stroną konwencji MARPOL, konwencji SOLAS, kodeksu HSC z 1994 r., kodeksu HSC z 2000 r., kodeksu ESP z 2011 r., kodeksu LSA ani protokołu z 1988 r. o liniach ładunkowych. Rada powinna zatem upoważnić państwa członkowskie do wyrażenia stanowiska Unii na MEPC 84 i MSC 111.

(14) Zakres stosowania niniejszej decyzji powinien ograniczać się do treści proponowanych zmian w zakresie, w jakim mogą one mieć wpływ na wspólne przepisy Unii i należą do wyłącznej kompetencji Unii. Niniejsza decyzja nie powinna wpływać na podział kompetencji między Unią a jej państwami członkowskimi,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Stanowisko, które ma być zajęte w imieniu Unii na 84. posiedzeniu Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego (MEPC) Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), polega na wyrażeniu zgody na przyjęcie:

a) zmian w prawidłach 13 i 14 załącznika VI do konwencji MARPOL oraz w uzupełnieniu VII do załącznika VI do konwencji MARPOL dotyczących wyznaczenia północno-wschodniego Atlantyku jako nowego obszaru kontroli emisji, oraz

b) zmian w prawidłach 20, 25, 27 i 28 załącznika VI do konwencji MARPOL dotyczących dostępności systemu gromadzenia danych IMO na temat zużycia oleju opałowego przez statki oraz klauzuli przeglądowej dotyczącej krótkoterminowego środka redukcji emisji gazów cieplarnianych,

zgodnie z załącznikiem do dokumentu IMO MEPC 84/3.

Artykuł 2

Stanowisko, które ma być zajęte w imieniu Unii na 111. posiedzeniu Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu (MSC) Międzynarodowej Organizacji Morskiej, polega na wyrażeniu zgody na przyjęcie:

a) zmian w rozdziałach IV i V oraz dodatku (Certyfikaty) do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (konwencja SOLAS) z 1974 r.,

b) zmian w Międzynarodowym kodeksie bezpieczeństwa jednostek szybkich z 1994 r. (kodeks HSC z 1994 r.),

c) zmian w Międzynarodowym kodeksie bezpieczeństwa jednostek szybkich z 2000 r. (kodeks HSC z 2000 r.),

d) zmian w Międzynarodowym kodeksie rozszerzonego programu inspekcji podczas przeglądów masowców i zbiornikowców olejowych z 2011 r. (kodeks ESP z 2011 r.),

e) zmian w Międzynarodowym kodeksie środków ratunkowych (kodeks LSA), oraz

f) zmian w załączniku B do Protokołu z 1988 r. do Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych z 1966 r. (protokół z 1988 r. o liniach ładunkowych),

zgodnie z załącznikiem do dokumentów IMO MSC 111/3 i MSC 111/3/1.

Artykuł 3

Stanowisko, które ma być zajęte w imieniu Unii, jak określono w art. 1, oraz stanowisko, które ma być zajęte w imieniu Unii, jak określono w art. 2, obejmują proponowane zmiany w zakresie, w jakim należą one do wyłącznej kompetencji Unii i w jakim mogą mieć wpływ na wspólne przepisy Unii. Każde z tych stanowisk jest wyrażane przez państwa członkowskie – z których wszystkie są członkami IMO – działające wspólnie w interesie Unii.

Niewielkie zmiany stanowiska określonego w art. 1 i oraz stanowiska określonego w art. 2 mogą zostać uzgodnione bez przyjmowania przez Radę kolejnej decyzji.

Artykuł 4

Niniejszym upoważnia się państwa członkowskie do wyrażenia zgody na związanie się proponowanymi zmianami, w interesie Unii, w zakresie, w jakim zmiany te należą do wyłącznej kompetencji Unii.

Artykuł 5

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem jej przyjęcia.

Sporządzono w Luksemburgu dnia 27 kwietnia 2026 r.

W imieniu Rady

Przewodnicząca

M. PANAYIOTOU