KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 11.11.2025 r.
COM(2025) 674 final

2025/0341 (NLE)

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, które ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej na 34. sesji Zgromadzenia Międzynarodowej Organizacji Morskiej

UZASADNIENIE

1. PRZEDMIOT WNIOSKU

Niniejszy wniosek dotyczy decyzji ustalającej stanowisko, które ma być zajęte w imieniu Unii na 34. sesji Zgromadzenia Międzynarodowej Organizacji Morskiej („sesja A 34”), która odbędzie się w dniach 24 listopada – 3 grudnia 2025 r.

Podczas 34. sesji Zgromadzenie ma przyjąć zmiany:

a) kodeksu dotyczącego ostrzeżeń i wskaźników z 2025 r. (ang. *Code on Alerts and Indicators*, 2025);

b) procedur dotyczących kontroli przeprowadzanej przez państwo portu z 2025 r.;

c) wytycznych dotyczących przeglądów w ramach zharmonizowanego systemu przeglądów i certyfikacji (HSSC) z 2025 r.;

d) niewyczerpującego wykazu obowiązków w ramach instrumentów związanych z Kodeksem Implementacji Instrumentów IMO (kodeks III) z 2025 r.;

e) ram i procedur dotyczących mechanizmu audytu państw członkowskich IMO (IMSAS).

2. KONTEKST WNIOSKU

2.1. Konwencja o Międzynarodowej Organizacji Morskiej

Konwencją o Międzynarodowej Organizacji Morskiej ustanowiono Międzynarodową Organizację Morską (IMO). Celem IMO jest stworzenie forum współpracy w zakresie regulacji i praktyk dotyczących wszelkich kwestii technicznych, które mają wpływ na żeglugę w handlu międzynarodowym. Ponadto zadaniem IMO jest propagowanie powszechnego przyjmowania najwyższych możliwych standardów w kwestiach bezpieczeństwa morskiego, efektywności żeglugi oraz zapobiegania zanieczyszczaniu środowiska morskiego przez statki i jego kontroli, przy jednoczesnym wspieraniu równych warunków działania. Organizacja ta zajmuje się także sprawami administracyjnymi i prawnymi.

Konwencja weszła w życie w dniu 17 marca 1958 r.

Wszystkie państwa członkowskie są stronami konwencji. Unia nie jest stroną Konwencji.

2.2. Międzynarodowa Organizacja Morska

Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO) to specjalistyczna agencja Organizacji Narodów Zjednoczonych odpowiedzialna za bezpieczeństwo i ochronę żeglugi oraz za zapobieganie zanieczyszczaniu morza przez statki. Jest to ogólnoświatowa instytucja zajmująca się wyznaczaniem norm w zakresie bezpieczeństwa, ochrony i ekologiczności żeglugi międzynarodowej. Jej główna rola polega na tworzeniu ram regulacyjnych dla sektora żeglugi, które będą sprawiedliwe i skuteczne oraz zostaną powszechnie przyjęte i wdrożone.

Do IMO mogą przystąpić wyłącznie państwa. Stosunki Komisji Europejskiej z IMO opierają się obecnie na rezolucji IMO A.1168(32), w której określono procedury i warunki współpracy między IMO a organizacjami międzyrządowymi. Na podstawie wspomnianej rezolucji IMO i dalszych ustaleń od 1974 r. Komisja Europejska uczestniczy we wszystkich posiedzeniach komitetów i podkomitetów IMO w charakterze obserwatora.

Zgromadzenie IMO jest organem zarządzającym organizacji. W jego skład wchodzą wszystkie państwa członkowskie IMO, które zbierają się co dwa lata i mogą przyjmować

środki uzgodnione w ramach wszystkich z pięciu głównych komitetów IMO. Wśród tych pięciu komitetów znajdują się Komitet Bezpieczeństwa na Morzu (MSC) oraz Komitet Ochrony Środowiska Morskiego (MEPC).

2.3. Akty planowane do przyjęcia przez Zgromadzenie IMO

Podczas swojej 34. sesji w dniach 24 listopada–3 grudnia 2025 r. Zgromadzenie ma przyjąć zmiany:

a) kodeksu dotyczącego ostrzeżeń i wskaźników z 2025 r. (ang. *Code on Alerts and Indicators*, 2025);

b) procedur dotyczących kontroli przeprowadzanej przez państwo portu z 2025 r.;

c) wytycznych dotyczących przeglądów w ramach zharmonizowanego systemu przeglądów i certyfikacji (wytyczne dotyczące przeglądów HSSC) z 2025 r.;

d) niewyczerpującego wykazu obowiązków w ramach instrumentów związanych z Kodeksem Implementacji Instrumentów IMO (kodeks III) z 2025 r.;

e) mechanizmu audytu państw członkowskich IMO (IMSAS).

Na podstawie art. 15 lit. j) konwencji o IMO Zgromadzenie może przyjmować – w formie rezolucji – przepisy i wytyczne dotyczące bezpieczeństwa na morzu, zapobiegania i kontroli zanieczyszczenia morza ze statków i innych spraw dotyczących oddziaływania żeglugi na środowisko morskie przekazanych Organizacji przez dokumenty międzynarodowe lub poprawki do tych przepisów i wytycznych, które zostały przedstawione Zgromadzeniu, albo przekazanych na podstawie tych dokumentów lub poprawek.

Wyżej wspomniane rezolucje, które mają zostać przyjęte jako uzupełnienie i wsparcie postanowień konwencji o IMO, mogą w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść prawodawstwa UE, a kilka z nich zostało do niego włączonych.

Ich ogólnym celem jest promowanie bezpieczeństwa morskiego, ochrony środowiska i spójnego globalnego wdrażania norm IMO poprzez harmonizację wymogów technicznych, procedur dotyczących inspekcji i przeglądów oraz nadzoru nad przestrzeganiem przepisów przez państwa członkowskie. Są one regularnie poddawane przeglądom i aktualizacji w celu uwzględnienia nowych technologii, zmian regulacyjnych i doświadczeń zdobytych podczas ich praktycznego stosowania, co zapewnia utrzymanie ich aktualności i skuteczności.

Dokładniej rzecz ujmując:

a) Celem planowanych zmian kodeksu dotyczącego ostrzeżeń i wskaźników jest dalsza aktualizacja przepisów kodeksu, a tym samym zapewnienie zgodności z wymogami instrumentów IMO, które zostały przyjęte lub zmienione od czasu przyjęcia kodeksu, a także wyeliminowanie sprzeczności, niejasności i niepotrzebnych redundancji.

b) Celem planowanych zmian procedur dotyczących kontroli przeprowadzanej przez państwo portu jest zwiększenie bezpieczeństwa morskiego i ochrony na morzu oraz zapobieganie zanieczyszczeniu mórz, a także aktualizacja procedur pod kątem uwzględnienia zmian instrumentów IMO, które weszły w życie lub stały się skuteczne od 2023 r., kiedy to Zgromadzenie IMO podczas 33. sesji przyjęło rezolucję A.1185(33) w sprawie procedur dotyczących kontroli przeprowadzanej przez państwo portu z 2023 r.

c) Celem planowanych zmian wytycznych w ramach zharmonizowanego systemu przeglądów i certyfikacji jest ich dalsza rewizja w celu uwzględnienia zmian

instrumentów IMO, które weszły w życie lub stały się skuteczne od 2023 r., kiedy to Zgromadzenie IMO podczas 33. sesji przyjęło rezolucję A.1186(33) w sprawie wytycznych dotyczących przeglądów w ramach zharmonizowanego systemu przeglądów i certyfikacji (HSSC) z 2023 r.

d) Celem planowanych zmian niewyczerpującego wykazu obowiązków w ramach instrumentów związanych z kodeksem III z 2025 r., jest ich dalsza rewizja w celu uwzględnienia zmian instrumentów IMO związanych z kodeksem III, które weszły w życie lub stały się skuteczne od 2023 r., kiedy to zgromadzenie IMO podczas 33. sesji przyjęło rezolucję A.1187(33) w sprawie niewyczerpującego wykazu obowiązków w ramach instrumentów związanych z kodeksem III z 2023 r.

e) Celem planowanych zmian ram i procedur dotyczących mechanizmu audytu państw członkowskich IMO (IMSAS) jest poprawa zdolności państw członkowskich do wypełniania ich zobowiązań wynikających z obowiązkowych instrumentów IMO, której są stronami, oraz wspieranie większej przejrzystości, rozliczalności i współpracy między państwami członkowskimi.

3. STANOWISKO, JAKIE MA BYĆ ZAJĘTE W IMIENIU UNII

3.1. Przyjęcie projektu kodeksu dotyczącego ostrzeżeń i wskaźników z 2025 r. i związanego z nim projektu rezolucji Zgromadzenia oraz uchylenie obowiązującej rezolucji A.1021(26) w sprawie kodeksu dotyczącego ostrzeżeń i wskaźników z 2009 r.

Kodeks dotyczący ostrzeżeń i wskaźników z 2009 r. ma na celu zapewnienie ogólnych wytycznych projektowych oraz promowanie jednolitości typu, lokalizacji i priorytetu ostrzeżeń i wskaźników wymaganych na mocy konwencji SOLAS, która ma zastosowanie do statków pasażerskich prowadzących żeglugę krajową zgodnie z dyrektywą 2009/45/WE w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich.

Komitet Bezpieczeństwa na Morzu IMO na 108. posiedzeniu (MSC 108) powierzył Podkomitetowi Projektowania i Konstrukcji Statków (SDC) zadanie podjęcia prac nad „Przeglądem kodeksu dotyczącego ostrzeżeń i wskaźników z 2009 r.”.

Na 11. posiedzeniu SDC zwrócono uwagę na zapewnienie spójności i harmonizacji zmian kodeksu dotyczącego ostrzeżeń i wskaźników z najnowszymi wersjami konwencji, kodeksów i rezolucji, w których ustanowiono wymogi dotyczące ostrzeżeń wizualnych i słuchowych w celu zagwarantowania bezpieczeństwa operacji na pokładzie statków. Na tym samym posiedzeniu ustanowiono grupę roboczą ds. przeglądu kodeksu dotyczącego ostrzeżeń i wskaźników z 2009 r. i zlecono jej dalsze opracowanie projektu zmian do tego kodeksu z myślą o jego sfinalizowaniu, wraz ze związanym z nim projektem rezolucji Zgromadzenia.

Na wspomnianym posiedzeniu zatwierdzono sprawozdanie grupy roboczej ds. przeglądu kodeksu dotyczącego ostrzeżeń i wskaźników z 2009 r., a także uzgodniono projekt kodeksu dotyczącego ostrzeżeń i wskaźników z 2025 r. oraz związany z nim projekt rezolucji Zgromadzenia, z myślą o ich równoczesnym zatwierdzeniu na 83. posiedzeniu MEPC i 110. posiedzeniu MSC, a następnie ich przyjęciu podczas sesji A 34. Stanowisko Unii na 11. posiedzeniu SDC polegało na poparciu rozpatrzenia projektu zmian kodeksu dotyczącego ostrzeżeń i wskaźników z 2009 r. w ramach grupy roboczej.

Na 83. posiedzeniu Komitet Ochrony Środowiska Morskiego (MEPC) zatwierdził, z zastrzeżeniem przyjęcia równoczesnej decyzji na 110. posiedzeniu MSC, projekt kodeksu

dotyczącego ostrzeżeń i wskaźników z 2025 r. oraz związany z nim projekt rezolucji Zgromadzenia, w wersji przedstawionej w załączniku 14, z myślą o ich przyjęciu podczas sesji A 34. Stanowisko Unii na 83. posiedzeniu MEPC polegało na poparciu zatwierdzenia projektu kodeksu dotyczącego ostrzeżeń i wskaźników z 2025 r. oraz związanego z nim projektu rezolucji Zgromadzenia.

110. posiedzenie MSC zbiegło się z decyzją przyjętą podczas 83. posiedzenia MEPC w sprawie zatwierdzenia projektu kodeksu dotyczącego ostrzeżeń i wskaźników z 2025 r. do przyjęcia podczas sesji A 34. Zatwierdzając projekt kodeksu, Komitet zwrócił się do Zgromadzenia o uchylenie obowiązującej rezolucji A.1021(26) w sprawie kodeksu dotyczącego ostrzeżeń i wskaźników z 2009 r. Stanowisko Unii na 110. posiedzeniu MSC polegało na poparciu zatwierdzenia projektu kodeksu dotyczącego ostrzeżeń i wskaźników z 2025 r. oraz związanego z nim projektu rezolucji Zgromadzenia.

Projekt kodeksu dotyczącego ostrzeżeń i wskaźników z 2025 r. i związany z nim projekt rezolucji Zgromadzenia zostały zatwierdzone na 110. posiedzeniu MSC do przyjęcia podczas sesji A34 zgodnie ze sprawozdaniem MSC na potrzeby tej sesji (dokument IMO A 34/12 z dnia 1 września 2025 r.).

Stanowisko Unii powinno zatem polegać na poparciu projektu kodeksu dotyczącego ostrzeżeń i wskaźników z 2025 r. i związanego z nim projektu rezolucji Zgromadzenia, ponieważ przegląd ten zapewni zgodność z wymogami instrumentów IMO, które zostały przyjęte lub zmienione od czasu przyjęcia kodeksu, a tym samym wyeliminowanie sprzeczności, niejasności i niepotrzebnych redundancji.

3.2. Przyjęcie procedur dotyczących kontroli przeprowadzanej prze państwo portu z 2025 r. i związanego z nimi projektu rezolucji Zgromadzenia

Procedury dotyczące kontroli przeprowadzanej przez państwo portu mają na celu zapewnienie podstawowych wytycznych dotyczących inspekcji w ramach kontroli przeprowadzanej przez państwo portu na potrzeby zapewnienia zgodności z przepisami dotyczącymi kontroli zawartych w odpowiednich konwencjach i częściach Kodeksu Implementacji Instrumentów IMO (kodeks III) oraz zapewnienie spójności w przeprowadzaniu tych inspekcji, rozpoznawaniu braków statku, jego wyposażenia lub załogi oraz stosowaniu procedur kontroli.

Na 10. posiedzeniu Podkomitet ds. Wdrażania Instrumentów IMO (III) uzgodnił projekt zmian procedur dotyczących kontroli przeprowadzanej przez państwo portu z 2023 r., który ma zostać sfinalizowany na 11. posiedzeniu podkomitetu z myślą o przedłożeniu go do przyjęcia podczas sesji A 34. Na 10. posiedzeniu podkomitetu III ustanowiono również koordynowaną przez Komisję Europejską grupę korespondencyjną ds. środków harmonizujących działania i procedury kontroli przeprowadzanej przez państwo portu na całym świecie, w celu kontynuowania prac nad zmianą procedur dotyczących kontroli przeprowadzanej przez państwo portu z 2023 r. Stanowisko Unii na 10. posiedzeniu podkomitetu III polegało na poparciu sprawozdania grupy korespondencyjnej ds. środków harmonizujących działania i procedury kontroli przeprowadzanej przez państwo portu na całym świecie oraz na poparciu powołania grupy roboczej ds. kwestii dotyczących kontroli przeprowadzanej przez państwo portu w celu przeanalizowania zaległych prac wynikających z ostatniego sprawozdania.

Na 11. posiedzeniu podkomitetu III rozpatrzono m.in. sprawozdanie grupy korespondencyjnej i powołano grupę roboczą ds. środków harmonizujących działania i procedury kontroli przeprowadzanej przez państwo portu na całym świecie w celu dalszego rozpatrzenia sprawozdania, a ostatecznie sfinalizowania, w trybie priorytetowym, proponowanego projektu

zmian procedur dotyczących kontroli przeprowadzanej przez państwo portu z 2023 r. z myślą o ich przedłożeniu, w formie skonsolidowanej, do przyjęcia podczas sesji A34. Stanowisko Unii na 11. posiedzeniu podkomitetu III polegało na ogólnym poparciu sprawozdania grupy korespondencyjnej ds. środków harmonizujących działania i procedury dotyczące kontroli przeprowadzanej przez państwo portu na całym świecie.

Na 11. posiedzeniu podkomitetu III uzgodniono projekt rezolucji Zgromadzenia w sprawie procedur dotyczących kontroli przeprowadzanej przez państwo portu z 2025 r., która ma zostać przyjęta podczas sesji A 34.

Na 109. posiedzeniu MSC i 83. posiedzeniu MEPC upoważniono zebrany na 11. posiedzeniu podkomitet III do przedstawienia wyników swoich prac nad kwestiami, które wymagałyby przyjęcia projektu rezolucji Zgromadzenia w sprawie procedur dotyczących kontroli przeprowadzanej przez państwo portu z 2025 r., bezpośrednio podczas sesji A 34.

Zgodnie ze sprawozdaniem MSC na potrzeby sesji A34 (dokument IMO A 34/12 z dnia 1 września 2025 r.) projekt rezolucji Zgromadzenia w sprawie procedur dotyczących kontroli przeprowadzanej przez państwo portu z 2025 r. został przedłożony do przyjęcia przez podczas tej sesji.

Stanowisko Unii powinno zatem polegać na poparciu przyjęcia procedur dotyczących kontroli przeprowadzanej przez państwo portu z 2025 r. oraz związanego z nimi projektu rezolucji Zgromadzenia, ponieważ zwiększą one bezpieczeństwo morskie i ochronę na morzu oraz ułatwią zapobieganie zanieczyszczeniu mórz, a aktualizacja uwzględni zmiany instrumentów IMO, które weszły w życie lub stały się skuteczne od 2023 r.

3.3. Zmiany wytycznych dotyczących przeglądów w ramach zharmonizowanego systemu przeglądów i certyfikacji (wytyczne dotyczące przeglądów HSSC) z 2025 r.

Zharmonizowany system przeglądów i certyfikacji (wytyczne dotyczące przeglądów HSSC) jest ujednoliconym systemem przeglądów i certyfikacji statków zgodnie z postanowieniami konwencji o IMO. Wytyczne dotyczące przeglądów HSSC są obowiązkowymi wymogami, które muszą spełniać uznane organizacje podczas przeprowadzania ustawowych przeglądów i inspekcji.

Podkomitet ds. Wdrażania przez Państwo Bandery, poprzednik podkomitetu III, uzgodnił wprowadzanie zmian do wytycznych dotyczących przeglądów HSSC w sposób ciągły. Wytyczne dotyczące przeglądów są zatem aktualizowane na każdej sesji Zgromadzenia IMO.

Na 9. posiedzeniu podkomitetu III ustanowiono grupę korespondencyjną ds. wytycznych dotyczących przeglądów w ramach HSSC, niewyczerpującego wykazu obowiązków oraz wytycznych dotyczących zdalnych przeglądów, audytów i weryfikacji, w celu rozważenia dalszych zmian wytycznych HSSC.

Na 10. posiedzeniu podkomitet III uzgodnił, że należy kontynuować prace nad projektem zmian wytycznych dotyczących przeglądów w celu uwzględnienia wymogów wynikających ze zmian odpowiednich instrumentów IMO, które mają wejść w życie do 31 grudnia 2025 r. włącznie, z uwzględnieniem wyników 108. posiedzenia MSC, 81. posiedzenia MEPC i, ewentualnie, przyszłych posiedzeń MSC i MEPC, tak aby przedłożyć projekt zmian podczas 11. posiedzenia podkomitetu III do finalizacji, przed ewentualnym bezpośrednim przedłożeniem ich w formie skonsolidowanej do przyjęcia podczas sesji A34, z zastrzeżeniem zatwierdzenia przez komitety. Stanowisko Unii na 10. posiedzeniu podkomitetu III polegało na poparciu rozpatrzenia projektu zmian wytycznych HSSC z 2023 r., wynikających ze zmian obowiązkowych instrumentów, które mają wejść w życie do dnia 31 grudnia 2025 r. włącznie, przez grupę roboczą ds. wytycznych dotyczących przeglądów w ramach HSSC.

Na 10. posiedzeniu podkomitetu III ponownie powołano wyżej wymienioną grupę korespondencyjną w celu dalszych prac nad zmianami wytycznych dotyczących przeglądów, tak aby ich wersja skonsolidowana została ukończona przed 11. posiedzeniem podkomitetu III.

Na 11. posiedzeniu podkomitetu III rozpatrzono m.in. sprawozdanie grupy korespondencyjnej i ustanowiono grupę roboczą ds. wytycznych dotyczących przeglądów w ramach HSSC, niewyczerpującego wykazu obowiązków oraz wytycznych dotyczących zdalnych przeglądów, audytów i weryfikacji, w celu sfinalizowania proponowanego projektu zmian wytycznych dotyczących przeglądów w ramach HSSC z 2023 r., z myślą o ich przedłożeniu, w formie skonsolidowanej, do przyjęcia podczas sesji A 34. Stanowisko Unii na 11. posiedzeniu podkomitetu III polegało na poparciu przekazania proponowanych zmian grupie roboczej do przeglądu i finalizacji podczas posiedzenia.

Na 11. posiedzeniu podkomitetu III uzgodniono przyjęcie projektu zmian wytycznych dotyczących przeglądów HSSC podczas sesji A 34.

Na 109. posiedzeniu MSC i 83. posiedzeniu MEPC upoważniono zebrany na 11. posiedzeniu podkomitet III do przedstawienia wyników swoich prac nad kwestiami, które wymagałyby przyjęcia projektu rezolucji Zgromadzenia w sprawie wytycznych dotyczących przeglądów HSSC, bezpośrednio podczas sesji A 34.

Zgodnie ze sprawozdaniem MSC na potrzeby sesji A34 (dokument IMO A 34/12 z dnia 1 września 2025 r.) projekt rezolucji Zgromadzenia w sprawie wytycznych dotyczących przeglądów HSSC został przedłożony do przyjęcia przez podczas tej sesji.

Stanowisko Unii powinno zatem polegać na poparciu przyjęcia zmian wytycznych dotyczących przeglądów HSSC, ponieważ aktualizacja uwzględni zmiany instrumentów IMO, które weszły w życie lub stały się skuteczne od 2023 r.

3.4. Zmiany niewyczerpującego wykazu obowiązków w ramach instrumentów związanych z Kodeksem Implementacji Instrumentów IMO (kodeks III)

Jako wytyczne dotyczące wdrażania i egzekwowania instrumentów IMO, w szczególności w odniesieniu do identyfikacji obszarów podlegających audytowi, istotnych dla mechanizmu audytu państw członkowskich IMO, IMO opracowuje niewyczerpujący wykaz obowiązków w ramach instrumentów związanych z Kodeksem Implementacji Instrumentów IMO (kodeks III). Ostatni przegląd tego wykazu został przedstawiony w 2023 r. jako załącznik do rezolucji A.1187(33) przyjętej na sesji A 33. Od tego czasu zarówno MSC, jak i MEPC przyjęły dodatkowe przepisy prawne.

Na 9. posiedzeniu podkomitetu III ustanowiono grupę korespondencyjną ds. wytycznych dotyczących przeglądów w ramach HSSC, niewyczerpującego wykazu obowiązków oraz wytycznych dotyczących zdalnych przeglądów, audytów i weryfikacji, między innymi aby kontynuować opracowywanie projektu zmian niewyczerpującego wykazu obowiązków wynikających ze zmian odpowiednich instrumentów IMO, które mają wejść w życie do 1 lipca 2026 r. włącznie, z myślą o przedłożeniu sfinalizowanego projektu zmian niewyczerpującego wykazu w formie skonsolidowanej do przyjęcia podczas sesji A 34.

Na 10. posiedzeniu podkomitet III, ze względu na ograniczenia czasowe, nie był w stanie zakończyć aktualizacji niewyczerpującego wykazu. W związku z tym na posiedzeniu uzgodniono kontynuację prac w ramach wyżej wymienionej grupy korespondencyjnej z myślą o sfinalizowaniu aktualizacji niewyczerpującego wykazu. Stanowisko Unii podczas 10. posiedzenia podkomitetu III polegało na poparciu sprawozdania grupy korespondencyjnej jako podstawy do aktualizacji niewyczerpującego wykazu obowiązków w ramach instrumentów związanych z kodeksem III z 2023 r.

Na 11. posiedzeniu podkomitetu III rozpatrzono m.in. sprawozdanie grupy korespondencyjnej i przekazano dokument grupie roboczej ds. wytycznych dotyczących przeglądów w ramach HSSC, niewyczerpującego wykazu obowiązków oraz wytycznych dotyczących zdalnych przeglądów, audytów i weryfikacji, w celu sfinalizowania proponowanego projektu zmian niewyczerpującego wykazu. Stanowisko Unii na 11. posiedzeniu podkomitetu III polegało na poparciu przekazania proponowanych zmian grupie roboczej do przeglądu i finalizacji podczas posiedzenia.

Na 11. posiedzeniu podkomitetu III uzgodniono przyjęcie projektu zmian niewyczerpującego wykazu podczas sesji A 34.

Na 109. posiedzeniu MSC i 83. posiedzeniu MEPC upoważniono zebrany na 11. posiedzeniu podkomitet III do przedstawienia wyników swoich prac nad kwestiami, które wymagałyby przyjęcia projektu rezolucji Zgromadzenia w sprawie niewyczerpującego wykazu obowiązków w ramach instrumentów związanych z kodeksem III, bezpośrednio podczas sesji A 34.

Zgodnie ze sprawozdaniem MSC na potrzeby sesji A34 (dokument IMO A 34/12 z dnia 1 września 2025 r.) projekt rezolucji Zgromadzenia w sprawie niewyczerpującego wykazu obowiązków w ramach instrumentów związanych z kodeksem III został przedłożony do przyjęcia przez podczas tej sesji.

Stanowisko Unii powinno polegać na poparciu zmian niewyczerpującego wykazu obowiązków w ramach instrumentów związanych z kodeksem III, ponieważ aktualizacja uwzględni zmiany instrumentów IMO, które weszły w życie lub stały się skuteczne od 2023 r.

3.5. Ramy i procedury dotyczące mechanizmu audytu państw członkowskich IMO (IMSAS)

Ramy i procedury dotyczące mechanizmu audytu państw członkowskich IMO oceniają zakres, w jakim państwa członkowskie w pełni wykonują swoje obowiązki i zadania określone w instrumentach IMO oraz mają na celu wspieranie spójnego i skutecznego wdrażania tych instrumentów. Na 134. posiedzeniu (C 134) Rada IMO zapoznała się z informacjami na temat postępów we wdrażaniu mechanizmu audytu państw członkowskich IMO (IMSAS) oraz ze sprawozdaniem z dziewiątego posiedzenia wspólnej grupy roboczej ds. mechanizmu audytu państw członkowskich (JWGMSA 9). Na 134. posiedzeniu Rada zatwierdziła to sprawozdanie i projekt rezolucji Zgromadzenia w sprawie zmienionych ram i procedur dotyczących mechanizmu audytu państw członkowskich IMO wraz z załącznikiem, z myślą o przedłożeniu go do przyjęcia na sesji 34.

Stanowisko Unii powinno polegać na poparciu zmienionych ram i procedur dotyczących mechanizmu audytu państw członkowskich IMO, ponieważ poprawią one zdolność państw członkowskich do wypełniania ich zobowiązań wynikających z obowiązkowych instrumentów IMO, której są stronami, oraz zwiększą przejrzystość, rozliczalność i współpracę między państwami członkowskimi.

4. ODNOŚNE PRZEPISY I KOMPETENCJE UE

4.1. Odnośne przepisy UE

4.1.1. Przyjęcie projektu kodeksu dotyczącego ostrzeżeń i wskaźników z 2025 r. i związanego z nim projektu rezolucji Zgromadzenia oraz uchylenie obowiązującej rezolucji A.1021(26) w sprawie kodeksu dotyczącego ostrzeżeń i wskaźników z 2009 r.

Kodeks dotyczący ostrzeżeń i wskaźników z 2009 r. (rezolucja A.1021(26)) ma na celu zapewnienie ogólnych wytycznych projektowych oraz promowanie jednolitości typu, lokalizacji i priorytetu ostrzeżeń i wskaźników wymaganych na mocy konwencji SOLAS. Zgodnie z art. 6 ust. 2 lit. a) ppkt (i) dyrektywy 2009/45/WE w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich[1] w przypadku statków pasażerskich klasy A stosuje się konwencję SOLAS ze zmianami. Zmiany kodeksu będą zatem miały wpływ na przepisy dyrektywy 2009/45/WE.

4.1.2. Przyjęcie procedur dotyczących kontroli przeprowadzanej prze państwo portu w 2025 r. i związanego z nimi projektu rezolucji Zgromadzenia

Zmieniona dyrektywa 2009/16/WE w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu[2] dotyczy egzekwowania międzynarodowych norm w zakresie bezpieczeństwa statków i zapobiegania zanieczyszczeniom oraz warunków życia i pracy ma podkładach statków zawijających do portów UE i żeglujących po wodach podlegających jurysdykcji państw członkowskich. Celem tej dyrektywy jest ograniczenie żeglugi statków nieodpowiadających normom, poruszających się po wodach objętych jurysdykcją państw członkowskich UE na podstawie wytycznych zatwierdzonych w memorandum paryskim.

Opracowywane procedury IMO dotyczące kontroli przeprowadzanej przez państwo portu powinny być zatem spójne z procedurami zatwierdzonymi w memorandum paryskim, tak aby mogły one wpływać na te procedury, a tym samym wpływać na zasady i wdrażanie dyrektywy 2009/16/WE.

4.1.3. Zmiany wytycznych dotyczących przeglądów w ramach zharmonizowanego systemu przeglądów i certyfikacji (HSSC) z 2025 r.

Rozporządzenie (WE) nr 391/2009 w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach[3]. Ustanowiono w nim system wydawania licencji (uznawania), który podlega szeregowi kryteriów i obowiązków w celu zapewnienia, aby uznana organizacja stosowała te same normy do wszystkich statków znajdujących się w jej rejestrze, niezależnie od bandery, pod jaką pływają.

Kryterium w części B pkt 7 lit. k) załącznika I do tego rozporządzenia stanowi:

„7. Uznana organizacja musi zapewniać:

k) przeprowadzanie statutowych przeglądów i inspekcji wymaganych przez zharmonizowany system przeglądu i certyfikacji, do których uznana organizacja jest upoważniona, zgodnie z przepisem wymienionym w załączniku i dodatku do rezolucji IMO A.948(23) w sprawie wytycznych dla przeglądu w ramach zharmonizowanego systemu przeglądu i certyfikacji.” (Należy to rozumieć jako odniesienie do aktualnej wersji wytycznych dotyczących przeglądów w ramach HSSC.)

---

1 Dz.U. L 163 z 25.6.2009, s. 1.
2 Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 57.
3 Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 11.

W związku z tym rewizja wytycznych dotyczących przeglądów w ramach zharmonizowanego systemu przeglądów i certyfikacji z 2021 r. będzie mieć wpływ na wymogi mające zastosowanie na podstawie rozporządzenia (WE) nr 391/2009.

4.1.4. Zmiany niewyczerpującego wykazu obowiązków w ramach instrumentów związanych z Kodeksem Implementacji Instrumentów IMO (kodeks III)

Dyrektywa 2009/21/WE w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery[4] ma na celu zapewnienie, aby państwa członkowskie UE przestrzegały swoich obowiązków jako państw bandery i spełniały wymogi nałożone na państwo bandery na mocy konwencji międzynarodowych, których są stroną. W ramach dyrektywy ustanowiono dwa mechanizmy, których celem jest nadzorowanie działalności państwa bandery: procedurę audytu przeprowadzonego przez IMO (art. 7) oraz wewnętrzny system zarządzania jakością (art. 8).

Ponadto kodeks III obowiązuje państwa członkowskie UE zgodnie z definicją „konwencji międzynarodowych" zawartą w zmienionym rozporządzeniu (WE) nr 391/2009.

Z tego względu zmiany niewyczerpującego wykazu obowiązków w ramach instrumentów związanych z kodeksem III wpłyną na wymogi mające zastosowanie na podstawie dyrektywy 2009/21/WE i rozporządzenia (WE) nr 391/2009.

4.1.5. Zmiany ram i procedur dotyczących mechanizmu audytu państw członkowskich IMO (IMSAS)

Dyrektywa 2009/21/WE w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery ma na celu zapewnienie, aby państwa członkowskie UE przestrzegały swoich obowiązków jako państw bandery i spełniały wymogi nałożone na państwo bandery na mocy konwencji międzynarodowych, których są stroną. Art.7 dyrektywy stanowi, że państwa członkowskie podejmują niezbędne środki w celu przeprowadzenia przez IMO audytu ich administracji zgodnie z cyklem przyjętym przez IMO. Zmiany ram i procedur dotyczących mechanizmu audytu państw członkowskich IMO będą zatem miały wpływ na wymogi mające zastosowanie na mocy dyrektywy 2009/21/WE.

5. PODSTAWA PRAWNA

5.1. Proceduralna podstawa prawna

5.1.1. Zasady

Art. 218 ust. 9 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) określa tryb przyjmowania decyzji ustalających „stanowiska, które mają być zajęte w imieniu Unii w ramach organu utworzonego przez umowę, gdy organ ten ma przyjąć akty mające skutki prawne, z wyjątkiem aktów uzupełniających lub zmieniających ramy instytucjonalne umowy".

Art. 218 ust. 9 TFUE ma zastosowanie niezależnie od tego, czy Unia jest członkiem organu czy stroną umowy[5].

Pojęcie „akty mające skutki prawne" obejmuje akty, które mają skutki prawne na mocy przepisów prawa międzynarodowego dotyczących danego organu. Obejmuje ono ponadto

[4] Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 132.

[5] Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 7 października 2014 r., Niemcy/Rada, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, pkt 64.

instrumenty, które nie są wiążące na mocy prawa międzynarodowego, ale mogą „w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść przepisów przyjętych przez prawodawcę Unii”[6].

5.1.2. Zastosowanie w niniejszej sprawie

Zgromadzenie IMO jest organem ustanowionym na mocy umowy, a mianowicie Konwencji o Międzynarodowej Organizacji Morskiej.

Akty, które mają zostać przejęte podczas 34. sesji Zgromadzenia, stanowią akty mające skutki prawne, ponieważ mogą w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść prawodawstwa Unii, a mianowicie na:

– dyrektywę 2009/45/WE w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich. Wynika to z faktu, że art. 6 ust. 2 lit. a) ppkt (i) dyrektywy przewiduje stosowanie konwencji SOLAS do statków pasażerskich prowadzących żeglugę krajową, a kodeks dotyczący ostrzeżeń i wskaźników z 2009 r. ma na celu zapewnienie ogólnych wytycznych projektowych oraz promowanie jednolitości typu, lokalizacji i priorytetu ostrzeżeń i wskaźników wymaganych na mocy konwencji SOLAS;

– dyrektywę 2009/16/WE w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu. Wynika to z faktu, że celem dyrektywy w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu jest ograniczenie żeglugi statków nieodpowiadającym normom, poruszających się po wodach objętych jurysdykcją państw członkowskich UE na podstawie wytycznych zatwierdzonych w memorandum paryskim, a opracowywane procedury IMO dotyczące kontroli przeprowadzanej przez państwo portu powinny być spójne z procedurami zatwierdzonymi w memorandum paryskim;

– rozporządzenie (WE) nr 391/2009 w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach. Wynika to z faktu, że wymaga ono od uznanej organizacji zapewnienia, by ustawowe przeglądy i inspekcje były przeprowadzane zgodnie z wytycznymi dotyczącymi przeglądów w ramach zharmonizowanego systemu przeglądu i certyfikacji przyjętego przez IMO. Kodeks III jest również obowiązkowy dla państw członkowskich UE zgodnie z definicją „konwencji międzynarodowych”;

– dyrektywę 2009/21/WE w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery. Wynika to z faktu, że niewyczerpujący wykaz jest narzędziem wspierającym wdrażanie mechanizmu audytu państw członkowskich IMO (IMSAS), określonym w wyżej wspomnianej dyrektywie.

Planowane akty nie uzupełniają ani nie zmieniają ram instytucjonalnych umowy.

W związku z tym proceduralną podstawą prawną proponowanej decyzji jest art. 218 ust. 9 TFUE.

5.2. Materialna podstawa prawna

5.2.1. Zasady

Materialna podstawa prawna decyzji przyjętej w trybie art. 218 ust. 9 TFUE jest uzależniona głównie od celu i treści planowanego aktu, którego dotyczy stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii. Jeżeli planowany akt ma dwojaki cel lub dwa elementy składowe, a jeden z tych celów lub elementów da się określić jako główny, zaś drugi ma jedynie poboczny charakter, decyzja przyjęta w trybie art. 218 ust. 9 TFUE musi mieć jedną materialną

[6] Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 7 października 2014 r., Niemcy/Rada, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, pkt 61–64.

podstawę prawną, a mianowicie podstawę, której wymaga główny lub dominujący cel lub element składowy.

5.2.2. Zastosowanie w niniejszej sprawie

Główny cel i treść planowanego aktu dotyczą transportu morskiego. Materialną podstawą prawną proponowanej decyzji jest zatem art. 100 ust. 2 TFUE.

5.3. Podsumowanie

Podstawą prawną proponowanej decyzji powinien być zatem art. 100 ust. 2 TFUE w związku z art. 218 ust. 9 TFUE.

2025/0341 (NLE)

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, które ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej na 34. sesji Zgromadzenia Międzynarodowej Organizacji Morskiej

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Konwencja o Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) weszła w życie w dniu 17 marca 1958 r.

(2) IMO to organizacja wyspecjalizowana Organizacji Narodów Zjednoczonych odpowiedzialna za bezpieczeństwo i ochronę żeglugi oraz zapobieganie zanieczyszczeniom mórz i powietrza powodowanym przez statki. Wszystkie państwa członkowskie Unii są członkami IMO. Unia nie jest członkiem IMO.

(3) Na podstawie art. 15 lit. j) umowy Zgromadzenie może przyjmować przepisy i wytyczne dotyczące bezpieczeństwa na morzu, zapobiegania i kontroli zanieczyszczenia morza ze statków i innych spraw dotyczących oddziaływania żeglugi na środowisko morskie przekazanych Organizacji przez dokumenty międzynarodowe lub poprawki do tych przepisów i wytycznych, które zostały przedstawione Zgromadzeniu, albo przekazanych na podstawie tych dokumentów lub poprawek.

(4) Podczas 34. sesji, która ma się odbyć w dniach 24 listopada–3 grudnia 2025 r., Zgromadzenie IMO ma przyjąć zmiany kodeksu dotyczącego ostrzeżeń i wskaźników, procedur dotyczących kontroli przeprowadzanej przez państwo portu, wytycznych dotyczących przeglądów w ramach zharmonizowanego systemu przeglądów i certyfikacji (HSSC), niewyczerpującego wykazu obowiązków w ramach instrumentów związanych z Kodeksem Implementacji Instrumentów IMO (kodeks III) oraz ram i procedur dotyczących mechanizmu audytu państw członkowskich IMO (IMSAS).

(5) Należy ustalić stanowisko, które ma być zajęte w imieniu Unii na 34. sesji Zgromadzenia IMO, ponieważ wyżej wymienione zmiany będą mogły wywrzeć decydujący wpływ na treść prawodawstwa Unii, a mianowicie na dyrektywę 2009/45/WE w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich[7], dyrektywę 2009/16/WE w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu[8], rozporządzenie (WE) nr 391/2009 w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących

[7] Dz.U. L 163 z 25.6.2009, s. 1.
[8] Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 57.

organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach[9] oraz dyrektywę 2009/21/WE w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery[10].

(6) Stanowisko Unii powinno polegać na poparciu projektu kodeksu dotyczącego ostrzeżeń i wskaźników z 2025 r. i związanego z nim projektu rezolucji Zgromadzenia, ponieważ przegląd ten zapewni zgodność z wymogami instrumentów IMO, które zostały przyjęte lub zmienione od czasu przyjęcia kodeksu, a tym samym wyeliminowanie sprzeczności, niejasności i niepotrzebnych redundancji.

(7) Stanowisko Unii powinno polegać na poparciu przyjęcia procedur dotyczących kontroli przeprowadzanej przez państwo portu z 2025 r. oraz związanego z nimi projektu rezolucji Zgromadzenia, ponieważ zwiększy to bezpieczeństwo morskie i ochronę na morzu oraz ułatwi zapobieganie zanieczyszczeniu mórz, a aktualizacja uwzględni zmiany instrumentów IMO, które weszły w życie lub stały się skuteczne od 2023 r.

(8) Stanowisko Unii powinno polegać na poparciu przyjęcia zmian wytycznych dotyczących przeglądów HSSC, ponieważ aktualizacja uwzględni zmiany instrumentów IMO, które weszły w życie lub stały się skuteczne od 2023 r.

(9) Stanowisko Unii powinno polegać na poparciu zmian niewyczerpującego wykazu obowiązków w ramach instrumentów związanych z kodeksem III, ponieważ aktualizacja uwzględni zmiany instrumentów IMO, które weszły w życie lub stały się skuteczne od 2023 r.

(10) Unia powinna poprzeć zmienione ramy i procedury dotyczące mechanizmu audytu państw członkowskich IMO, ponieważ poprawią one zdolność państw członkowskich do wypełniania ich zobowiązań wynikających z obowiązkowych instrumentów IMO, której są stronami, oraz do wspierania większej przejrzystości, rozliczalności i współpracy między państwami członkowskimi.

(11) Stanowisko Unii powinno zostać wyrażone przez Komisję i państwa członkowskie Unii, które są członkami IMO, działające wspólnie w interesie UE,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Stanowisko, które ma być zajęte w imieniu Unii na 34. sesji Zgromadzenia Międzynarodowej Organizacji Morskiej, polega na wyrażeniu zgody na przyjęcie zmian kodeksu dotyczącego ostrzeżeń i wskaźników, procedur dotyczących kontroli przeprowadzanej przez państwo portu, wytycznych dotyczących przeglądów w ramach zharmonizowanego systemu przeglądów i certyfikacji (HSSC), niewyczerpującego wykazu obowiązków w ramach instrumentów związanych z Kodeksem Implementacji Instrumentów IMO (kodeks III) oraz ram i procedur dotyczących mechanizmu audytu państw członkowskich IMO (IMSAS).

Artykuł 2

Stanowisko, o którym mowa w art. 1, wyrażają Komisja oraz państwa członkowskie Unii, które są członkami Zgromadzenia IMO, działające wspólnie w interesie Unii.

[9] Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 11.
[10] Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 132.

Artykuł 3

Niniejsza decyzja skierowana jest do Komisji i państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia r.

W imieniu Rady
Przewodniczący