KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 14.10.2024 r.
COM(2024) 453 final

2024/0250 (NLE)

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, jakie ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej na forum Międzynarodowej Organizacji Morskiej podczas 109. posiedzenia Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu w kwestii przyjęcia zmian w Międzynarodowym kodeksie bezpieczeństwa dla statków używających jako paliwo gazów lub innych paliw o niskiej temperaturze zapłonu (Kodeks IGF)

UZASADNIENIE

1. PRZEDMIOT WNIOSKU

Niniejszy wniosek dotyczy decyzji ustalającej stanowisko, które ma być zajęte w imieniu Unii na 109. posiedzeniu Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu (MSC 109) Międzynarodowej Organizacji Morskiej, które ma się odbyć w dniach 2–6 grudnia 2024 r.

Podczas posiedzenia MSC 109 przewiduje się przyjęcie zmian w Międzynarodowym kodeksie bezpieczeństwa dla statków używających jako paliwo gazów lub innych paliw o niskiej temperaturze zapłonu (Kodeks IGF).

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 dziedzinie 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.

Wszystkie państwa członkowskie są stronami Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu („konwencja SOLAS”) z 1974 r., która weszła w życie w dniu 25 maja 1980 r. Unia nie jest stroną konwencji SOLAS. Międzynarodowy kodeks bezpieczeństwa dla statków używających jako paliwo gazów lub innych paliw o niskiej temperaturze zapłonu („Kodeks IGF”) jest obowiązkowy na mocy konwencji SOLAS

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 przystępować wyłącznie państwa i wszystkie państwa członkowskie UE należą do tej organizacji. Ponieważ regionalne organizacje integracji gospodarczej nie mogą być członkami IMO, UE nie jest członkiem tej organizacji. Jednak po podpisaniu porozumienia o współpracy zawartego między Międzyrządową Morską Organizacją Doradczą (IMCO) a Komisją Wspólnot Europejskich w 1974 r. Komisja uczestniczy w pracach IMO w charakterze obserwatora i w związku z tym może przekazywać tej organizacji opinie we własnym imieniu.

W skład Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu (MSC) IMO wchodzą wszyscy członkowie IMO, a jego posiedzenia odbywają się co najmniej raz w roku. Rozpatruje on wszelkie sprawy wchodzące w zakres działań organizacji dotyczące pomocy nawigacyjnych, budowy i wyposażenia statków, obsady z punktu widzenia bezpieczeństwa, przepisów w zakresie

zapobiegania zderzeniom, obchodzenia się z ładunkami niebezpiecznymi, procedur i wymogów bezpieczeństwa morskiego, informacji hydrograficznych, dzienników i zapisów nawigacyjnych, badania wypadków morskich, ratowania i ratownictwa, a także wszelkich innych kwestii mających bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo morskie.

Komitet Bezpieczeństwa na Morzu zapewnia środki do celów wykonywania wszelkich obowiązków powierzonych im zgodnie z konwencją o IMO przez Zgromadzenie Międzynarodowej Organizacji Morskiej lub Radę Międzynarodowej Organizacji Morskiej bądź wszelkich obowiązków w powyższym zakresie, które mogą zostać im powierzone w jakimkolwiek innym instrumencie międzynarodowym lub na jego podstawie i zaakceptowane przez IMO. Decyzje Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu i jego organów pomocniczych są podejmowane większością głosów jego członków.

2.3. Planowany akt Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu IMO

W dniach 2–6 grudnia 2024 r., podczas 109. posiedzenia, Komitet Bezpieczeństwa na Morzu ma przyjąć zmiany w Kodeksie IGF.

Celem planowanych zmian w Kodeksie IGF jest zwiększenie bezpieczeństwa statków, w tym statków pasażerskich, wykorzystujących gaz ziemny i inne paliwa o niskiej temperaturze zapłonu (jako paliwa żeglugowe). Przyjęcie tych zmian przyczyni się do promowania stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych, w szczególności gazów i innych paliw o niskiej temperaturze zapłonu, takich jak niskoemisyjny i bezemisyjny metanol, wodór i amoniak. Jest to zgodne z celami w zakresie dekarbonizacji i usuwania zanieczyszczeń określonymi w pakiecie legislacyjnym UE „Gotowi na 55”.

3. STANOWISKO, JAKIE MA BYĆ ZAJĘTE W IMIENIU UNII NA 109. POSIEDZENIU KOMITETU BEZPIECZEŃSTWA NA MORZU

3.1. Zmiany w Międzynarodowym kodeksie bezpieczeństwa dla statków używających jako paliwo gazów lub innych paliw o niskiej temperaturze zapłonu (Kodeks IGF)

Podkomitet Przewozu Towarów i Kontenerów (CCC) na swoim 9. posiedzeniu uzgodnił powołanie grupy roboczej ds. zmian w Kodeksie IGF i polecił jej – z uwzględnieniem uwag poczynionych i decyzji podjętych na posiedzeniu plenarnym – przygotowanie projektu zestawu poprawek do Kodeksu IGF w oparciu o dokumenty przedłożone na tej sesji.

Po przeanalizowaniu sprawozdania wyżej wymienionej grupy roboczej CCC 9 odnotowała dyskusję grupy na temat projektu zmian w Kodeksie IGF oraz fakt, że grupa ją zakończyła. Zmiany obejmują szereg kwestii, w tym studzienki ssące z pompą, bezpieczne odprowadzanie zaworu nadmiarowego, pomieszczenia do przygotowywania paliwa, konstrukcyjną ochronę przeciwpożarową i strefy niebezpieczne.

Na CCC 9 uzgodniono projekt zmian w Kodeksie IGF, zgodnie z załącznikiem 3 do CCC 9/14, w celu przedłożenia MSC 108 do zatwierdzenia i późniejszego przyjęcia.

Stanowisko Unii na CCC 9 zakładało poparcie projektu zmian w Kodeksie IGF zaproponowanego na CCC 9/3/3 (Liberia i in.) i poparcie powołania grupy roboczej w celu sfinalizowania zmian w Kodeksie IGF oraz rozważenie dokumentów CCC 9/3/5 (Republika Korei, Liberia i INTERTANKO) i CCC 9/3/8 (CESA).

Na MSC 108 zatwierdzono projekt zmian w Kodeksie IGF z myślą o ich przyjęciu na MSC 109. Zmiany te rozesłano za pośrednictwem pisma okólnego IMO nr 4879 z dnia 29 maja 2024 r. w załączniku 2.

Unia powinna poprzeć te zmiany, ponieważ przyczynią się one do zwiększenia bezpieczeństwa statków, w tym statków pasażerskich, wykorzystujących gaz ziemny jako paliwo. Zmiany te zapewniają równoważny poziom ochrony systemu przewodów i wlotu zbiornika przed przewodami tłocznymi zaworu bezpieczeństwa podczas normalnej pracy i w sytuacjach awaryjnych. Ponadto w Kodeksie IGF należy uwzględnić istnienie studzienek w zbiornikach LNG.

4. ODNOŚNE PRZEPISY I KOMPETENCJE UE

4.1.1. Zmiany w Międzynarodowym kodeksie bezpieczeństwa dla statków używających jako paliwo gazów lub innych paliw o niskiej temperaturze zapłonu (Kodeks IGF)

Zgodnie z art. 6 ust. 2 lit. a) pkt (i) dyrektywy 2009/45/WE w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich, które wykonują podróże krajowe, w przypadku statków pasażerskich klasy A stosuje się konwencję SOLAS ze zmianami. Ponieważ zgodnie konwencją SOLAS Kodeks IGF jest kodeksem obowiązkowym, ma on również zastosowanie do statków pasażerskich na podstawie tej dyrektywy.

Ponadto w sekcji 1 i 2 załącznika I do dyrektywy 2009/45/WE zawarto przepisy, które wymagają spełnienia wymogów Kodeksu IGF:

- prawidło II-1/G/1: ma zastosowanie do nowych klas B, C i D [oraz istniejących statków klasy B] – „Statki, niezależnie od daty ich budowy, zaadaptowane do celów wykorzystywania paliwa gazowego lub ciekłego o temperaturze zapłonu niższej niż jest to dozwolone zgodnie z prawidłem II-2/A/10 pkt 1.1 lub które mają rozpocząć stosowanie takiego paliwa gazowego lub ciekłego, powinny spełniać wymagania Kodeksu IGF określone w prawidle II-1/2.28 konwencji SOLAS”; oraz
- prawidło II-1/G/57: wymogi dotyczące statków wykorzystujących paliwa o niskiej temperaturze zapłonu – „Statki wykorzystujące paliwo gazowe lub ciekłe o temperaturze zapłonu niższej niż jest to dozwolone zgodnie z prawidłem II-2/4.2.1.1 powinny spełniać wymogi Kodeksu IGF określone w prawidle II-1/2.28 konwencji SOLAS”.

W związku z tym zmiany w Międzynarodowym kodeksie bezpieczeństwa dla statków używających jako paliwo gazów lub innych paliw o niskiej temperaturze zapłonu (Kodeks IGF) mogą mieć decydujący wpływ na stosowanie dyrektywy 2009/45/WE.

4.1.2. Kompetencja UE

Przedmiot planowanych aktów dotyczy dziedziny, w której Unia ma wyłączną kompetencję zewnętrzną na mocy końcowych słów art. 3 ust. 2 TFUE, ponieważ planowane akty mogą „wpływać na wspólne zasady lub zmieniać ich zakres”.

5. PODSTAWA PRAWNA

5.1. Proceduralna podstawa prawna

5.1.1. Zasady

W art. 218 ust. 9 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) określa się 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 lub stroną umowy[1].

Pojęcie „akty mające skutki prawne” obejmuje akty, które mają skutki prawne na mocy przepisów prawa międzynarodowego dotyczących danego organu. Obejmuje ono ponadto instrumenty, które nie są wiążące na mocy prawa międzynarodowego, ale mogą „w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść przepisów przyjętych przez prawodawcę Unii”[2].

5.1.2. Zastosowanie w niniejszej sprawie

Komitet Bezpieczeństwa na Morzu IMO jest organem utworzonym na mocy umowy zgodnie z Konwencją o Międzynarodowej Organizacji Morskiej.

Akty, do których przyjęcia wzywa się powyższy komitet IMO, stanowią akty mające skutki prawne. Planowane akty mogą w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść aktów prawnych Unii, a w szczególności:

– dyrektywę 2009/45/WE w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich. Art. 6 tej dyrektywy stanowi bowiem, że przepisy rozdziałów IV, V i VI konwencji SOLAS z 1974 r., ze zmianami, muszą mieć zastosowanie do nowych i istniejących statków pasażerskich klas A, B, C i D [art. 6 ust. 1 lit. b)] oraz że nowe statki pasażerskie klasy A muszą w pełni spełniać wymogi konwencji SOLAS z 1974 r. ze zmianami [art. 6 ust. 2 lit. a) ppkt (i)]. Ponieważ Kodeks IGF jest kodeksem obowiązkowym na mocy konwencji SOLAS, ma on również zastosowanie do statków pasażerskich na mocy dyrektywy 2009/45/WE na mocy dynamicznych odniesień do konwencji SOLAS. Ponadto w załączniku I do dyrektywy 2009/45/WE zawarto przepisy, które wymagają bezpośredniego spełnienia wymogów Kodeksu IGF.

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 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 planowanych aktów dotyczą transportu morskiego. Materialną podstawą prawną proponowanej decyzji jest w związku z tym art. 100 ust. 2 TFUE.

5.3. Podsumowanie

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

---

1 Sprawa C-399/12, Niemcy/Rada (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, pkt 64.

2 Sprawa C-399/12, Niemcy/Rada (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, pkt 61–64.

2024/0250 (NLE)

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, jakie ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej na forum Międzynarodowej Organizacji Morskiej podczas 109. posiedzenia Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu w kwestii przyjęcia zmian w Międzynarodowym kodeksie bezpieczeństwa dla statków używających jako paliwo gazów lub innych paliw o niskiej temperaturze zapłonu (Kodeks IGF)

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) Konwencja o Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) weszła w życie 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. 28 lit. b) konwencji o IMO Komitet Bezpieczeństwa na Morzu zapewnia środki do celów wykonywania wszelkich obowiązków powierzonych mu zgodnie z tą konwencją przez Zgromadzenie IMO lub przez Radę IMO bądź wszelkich obowiązków w zakresie wspomnianego artykułu, które mogą zostać powierzone Komitetowi Bezpieczeństwa na Morzu na podstawie jakiegokolwiek innego instrumentu międzynarodowego i zaakceptowane przez IMO.

(4) Na swoim 109. posiedzeniu, które odbędzie się w dniach 2–6 grudnia 2024 r., Komitet Bezpieczeństwa na Morzu IMO ma przyjąć zmiany Międzynarodowym kodeksie bezpieczeństwa dla statków używających jako paliwo gazów lub innych paliw o niskiej temperaturze zapłonu (Kodeks IGF). Zmiany obejmują szereg kwestii, w tym studzienki ssące z pompą, bezpieczne odprowadzanie zaworu nadmiarowego, pomieszczenia do przygotowywania paliwa, konstrukcyjną ochronę przeciwpożarową i strefy niebezpieczne.

(5) Należy określić stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii na 109. posiedzeniu Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu IMO, ponieważ przewidywane akty mogą w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść przepisów prawa Unii, a mianowicie na dyrektywę 2009/45/WE w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków[1].

(6) Unia powinna poprzeć zmiany w Międzynarodowym kodeksie bezpieczeństwa dla statków używających jako paliwo gazów lub innych paliw o niskiej temperaturze

[1] Dz.U. L 163 z 25.6.2009, s. 1.

zapłonu (Kodeks IGF), ponieważ przyczynią się one do zwiększenia bezpieczeństwa statków, w tym statków pasażerskich, wykorzystujących gaz ziemny jako paliwo. Zmiany te zapewniają równoważny poziom ochrony systemu przewodów i wlotu zbiornika przed przewodami tłocznymi zaworu bezpieczeństwa podczas normalnej pracy i w sytuacjach awaryjnych. Ponadto w Kodeksie IGF należy uwzględnić istnienie studzienek w zbiornikach LNG. Przyjęcie tych zmian przyczyni się do promowania stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych, w szczególności gazów i innych paliw o niskiej temperaturze zapłonu, takich jak niskoemisyjny i bezemisyjny metanol, wodór i amoniak. Jest to zgodne z celami w zakresie dekarbonizacji i usuwania zanieczyszczeń określonymi w pakiecie legislacyjnym UE „Gotowi na 55”.

(7) Stanowisko Unii ma zostać wyrażone przez działające wspólnie państwa członkowskie Unii będące członkami IMO oraz Komisję,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii na 109. posiedzeniu Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu IMO, polega na wyrażeniu zgody na przyjęcie zmian w Międzynarodowym kodeksie bezpieczeństwa dla statków używających jako paliwo gazów lub innych paliw o niskiej temperaturze zapłonu (Kodeks IGF), jak określono w załączniku 2 do pisma okólnego IMO nr 4879 z dnia 29 maja 2024 r.

Artykuł 2

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

Artykuł 3

Niniejsza decyzja skierowana jest do Komisji i państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia r.

W imieniu Rady
Przewodniczący