II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

DECYZJE

DECYZJA RADY (UE) 2020/721

z dnia 19 maja 2020 r.

w sprawie stanowiska, jakie ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej w ramach Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego Międzynarodowej Organizacji Morskiej na jego 75. posiedzeniu oraz w ramach Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu Międzynarodowej Organizacji Morskiej na jego 102. Posiedzeniu, w odniesieniu do przyjęcia zmian do prawideł 2, 14 i 18 oraz uzupełnień I i VI do załącznika VI do Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, rozdziału II-1 części A-1, B, B-1, B-2–B-4 Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, części A-1 i B-1 Międzynarodowego kodeksu bezpieczeństwa dla statków używających jako paliwo gazów lub innych paliw o niskiej temperaturze zapłonu oraz rezolucji A.658(16) w sprawie stosowania i umieszczania materiałów odblaskowych na środkach ratunkowych

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności 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 ochronę środowiska morskiego i zdrowia ludzi oraz poprawę bezpieczeństwa morskiego.

(2) Komitet Ochrony Środowiska Morskiego („MEPC") Międzynarodowej Organizacji Morskiej („IMO") na swoim 75. posiedzeniu („75. posiedzenie MEPC") ma przyjąć zmiany do prawideł 2, 14 i 18 oraz uzupełnień I i VI do załącznika VI do Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki („załącznik VI do konwencji MARPOL"), określone w załączniku do dokumentu IMO MSC 75/3.

(3) Na 102. posiedzeniu Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu IMO („102. posiedzenie MSC") komitet ten ma przyjąć zmiany do rozdziału II-1 części A-1, B, B-1, B-2–B-4 Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu („rozdział II-1 konwencji SOLAS"), określone w załączniku 1 do dokumentu IMO MSC 102/3, zmiany do części A-1 i B-1 Międzynarodowego kodeksu bezpieczeństwa dla statków używających jako paliwo gazów lub innych paliw o niskiej temperaturze zapłonu („kodeks IGF"), określone w załączniku 2 do dokumentu IMO MSC 102/3, oraz zmiany do rezolucji A.658(16) w sprawie stosowania i umieszczania materiałów odblaskowych na środkach ratunkowych („rezolucja A.658(16)").

(4) Należy ustalić stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii na 75. posiedzeniu MEPC, ponieważ zmiany do prawideł 2, 14 i 18 oraz uzupełnień I i VI do załącznika VI do konwencji MARPOL mogą wywrzeć decydujący wpływ na treść przepisów prawa Unii, mianowicie na dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/802 ([1]) oraz decyzję wykonawczą Komisji (UE) 2015/253 ([2]).

([1]) 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).

([2]) Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2015/253 z dnia 16 lutego 2015 r. ustanawiająca zasady dotyczące pobierania próbek i sprawozdawczości na podstawie dyrektywy Rady 1999/32/WE w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych (Dz.U. L 41 z 17.2.2015, s. 55).

(5) Należy ustalić stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii na 102. posiedzeniu MSC, ponieważ zmiany do rozdziału II-1 części A-1, B, B-1, B-2–B-4 konwencji SOLAS, do części A-1 i B-1 kodeksu IGF oraz do rezolucji A.658 (16) mogą wywrzeć decydujący wpływ na treść przepisów prawa Unii, mianowicie na dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE ([3]) i 2014/90/UE ([4]) oraz rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/1397 ([5]).

(6) Zmiany do prawideł 2, 14 i 18 oraz uzupełnień I i VI do załącznika VI do konwencji MARPOL zapewniłyby spójne wdrożenie limitu 0,50 % siarki w paliwie żeglugowym, określonego w prawidle 14. Unia powinna zatem poprzeć te zmiany, aby osiągnąć oczekiwane korzyści dla zdrowia i środowiska wynikające ze zmniejszenia emisji dwutlenku siarki pochodzących ze spalania paliwa na statkach.

(7) Zmiany do rozdziału II-1 część A-1 konwencji SOLAS zapewniłyby bezpieczniejsze cumowanie statków. Unia powinna zatem poprzeć te zmiany, ponieważ przewidują one kompleksowe udoskonalenie obecnych zasad dotyczących cumowania.

(8) Zmiany do rozdziału II-1 części B, B-1, B-2–B-4 konwencji SOLAS zapewniłyby spójność przepisów dotyczących wodoszczelności statków. Unia powinna zatem poprzeć te zmiany, ponieważ wprowadzają one spójność w całej części B w odniesieniu do przepisów dotyczących wodoszczelności, w tym kluczowej kwestii obliczania stateczności statku w stanie uszkodzonym.

(9) Zmiany do części A-1 i B-1 kodeksu IGF wprowadziłyby ulepszenia dotyczące systemu bezpiecznego magazynowania paliwa, bezpieczeństwa pożarowego oraz prób rozciągania na potrzeby spawania materiałów metalowych i prób nieniszczących systemu bezpiecznego magazynowania paliwa w oparciu o doświadczenia zdobyte podczas stosowania kodeksu IGF. Unia powinna zatem poprzeć te zmiany, ponieważ zapewniają one większą jasność co do miejsc, w których należy zainstalować odpowiedni system redukcji ciśnienia, oraz zapewniają dodatkowe środki bezpieczeństwa w pomieszczeniach przygotowania paliwa.

(10) Zmiany do rezolucji A.658(16) oznaczałyby skreślenie sformułowania „łuk węglowy" i zastąpienie go zaktualizowanymi uzgodnieniami w zakresie testowania materiałów odblaskowych na środkach ratunkowych. Unia powinna zatem poprzeć te zmiany, ponieważ umożliwiają one wykorzystanie najnowszej technologii.

(11) Unia nie jest członkiem IMO ani umawiającą się stroną Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, Konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu ani kodeksu IGF. Rada powinna zatem upoważnić państwa członkowskie do wyrażenia stanowiska Unii.

(12) Zakres niniejszej decyzji powinien ograniczać się do treści proponowanych zmian w zakresie, w jakim zmiany te mogą mieć wpływ na wspólne przepisy Unii i należą do wyłącznej kompetencji Unii. Niniejsza decyzja nie powinna wpływać na podział kompetencji między Unię a państwa członkowskie,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii w ramach Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego Międzynarodowej Organizacji Morskiej na jego 75. posiedzeniu, polega na poparciu przyjęcia zmian do prawideł 2, 14 i 18 oraz uzupełnień I i VI do załącznika VI do Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, określonych w załączniku do dokumentu IMO MEPC 75/3. Stanowisko to obejmuje przedmiotowe zmiany w zakresie, w jakim należą one do wyłącznej kompetencji Unii i mogą mieć wpływ na wspólne przepisy Unii.

([3]) 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).

([4]) 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).

([5]) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/1397 z dnia 6 sierpnia 2019 r. w sprawie wymogów w zakresie projektu, budowy i działania oraz norm dotyczących badań dla wyposażenia morskiego i uchylające rozporządzenie wykonawcze (UE) 2018/773 (Dz.U. L 237 z 13.9.2019, s. 1).

Artykuł 2

1. Stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii w ramach Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu Międzynarodowej Organizacji Morskiej jego 102. posiedzeniu, polega na poparciu przyjęcia zmian do:

a) rozdziału II-1 części A-1, B, B-1, B-2–B-4 Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, określonych w załączniku 1 do dokumentu IMO MSC 102/3;

b) części A-1 i B-1 Międzynarodowego kodeksu bezpieczeństwa dla statków używających jako paliwo gazów lub innych paliw o niskiej temperaturze zapłonu, określonych w załączniku 2 do dokumentu IMO MSC 102/3;

c) rezolucji A.658(16) w sprawie stosowania i umieszczania materiałów odblaskowych na środkach ratunkowych.

2. Stanowisko, o którym mowa w ust. 1, obejmuje przedmiotowe zmiany w zakresie, w jakim należą one do wyłącznej kompetencji Unii i mogą mieć wpływ na wspólne przepisy Unii.

Artykuł 3

1. Stanowiska, jakie mają być zajęte w imieniu Unii, określone w art. 1 i 2, są wyrażane przez państwa członkowskie – z których wszystkie są członkami IMO – działające wspólnie w interesie Unii.

2. Niewielkie 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 należą do wyłącznej kompetencji Unii.

Artykuł 5

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem jej przyjęcia.

Sporządzono w Brukseli dnia19 maja2020 r.

W imieniu Rady
Przewodniczący
G. GRLIĆ RADMAN