DECIZII

DECIZIA (UE) 2016/2077 A CONSILIULUI

din 17 octombrie 2016

privind poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul Organizației Maritime Internaționale (OMI) cu ocazia celei de a 70-a sesiuni a Comitetului pentru protecția mediului marin și a celei de a 97-a sesiuni a Comitetului pentru siguranța maritimă, în ceea ce privește adoptarea amendamentelor aduse anexei VI la MARPOL, regulii II-1 din Convenția SOLAS, regulilor III/1.4, III/30 și III/37 din Convenția SOLAS, regulilor II-2/1 și II-2/10 din Convenția SOLAS, regulii II-1/3-12 din Convenția SOLAS, Convenției și Codului STCW, Codului pentru instalațiile de protecție contra incendiului și Codului din 2011 privind programul de inspecții intensificate

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 100 alineatul (2), coroborat cu articolul 218 alineatul (9),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

întrucât:

(1) Acțiunile întreprinse de Uniune în sectorul transportului maritim ar trebui să urmărească îmbunătățirea siguranței maritime și protejarea mediului marin.

(2) La reuniunea din cadrul celei de a 69-a sesiuni, Comitetul pentru protecția mediului marin („MEPC") al Organizației Maritime Internaționale („OMI") a convenit asupra stabilirii unui sistem obligatoriu de colectare a datelor pentru consumul de combustibil și asupra amendamentelor necesare la capitolul 4 din anexa VI la Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave („anexa VI la MARPOL"). Se preconizează că aceste amendamente vor fi adoptate cu ocazia celei de a 70-a sesiuni a MEPC, care va avea loc în luna octombrie 2016.

(3) La reuniunile din cadrul celei de a 95-a și al celei de a 96-a sesiuni, Comitetul pentru siguranța maritimă (MSC) al OMI a aprobat amendamentele aduse regulii II-1, regulilor III/1.4, III/30 și III/37, regulilor II-2/1 și II-2/10 și regulii II-1/3-12 din Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS), Convenției internaționale și Codului privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart („Convenția și Codul STCW"), Codului internațional pentru instalațiile de protecție contra incendiului („Codul FSS") și Codului din 2011 privind programul de inspecții intensificate („Codul ESP 2011"). Se preconizează că aceste modificări vor fi adoptate cu ocazia celei de a 97-a sesiuni a MSC, care va avea loc în luna noiembrie 2016.

(4) Amendamentele la capitolul 4 din anexa VI la MARPOL vor institui un sistem global obligatoriu de colectare a datelor pentru datele care trebuie colectate și raportate anual de către anumite nave, procesele de verificare legate de datele raportate, stabilirea declarațiilor de conformitate, situațiile privind transferul de proprietate, transmiterea datelor către OMI, anonimizarea datelor și accesul la acestea, precum și proceduri pentru confirmarea conformității navelor care arborează pavilionul unor state care nu sunt părți la anexa VI la Convenția MARPOL. Regulamentul (UE) 2015/757 al Parlamentului European și al Consiliului [1] stabilește un sistem al UE de monitorizare, raportare și verificare (MRV) a emisiilor de CO_2 și a eficienței energetice în transportul maritim. Regulamentul se aplică de la 1 ianuarie 2018 tuturor navelor de peste 5 000 de tone brute care sosesc în, se află în sau pleacă din porturile aflate sub jurisdicția unui stat membru, indiferent de locul înmatriculării navelor.

(5) Articolul 22 din Regulamentul (UE) 2015/757 include o clauză de revizuire în eventualitatea unui acord internațional în acest domeniu. Adoptarea amendamentelor la capitolul 4 din anexa VI la MARPOL va declanșa un astfel de proces de revizuire care poate conduce la o propunere de modificare a Regulamentului (UE) 2015/757 pentru a asigura alinierea, în măsura în care acest lucru este adecvat, cu sistemul global de colectare a datelor asupra căruia s-a convenit la nivelul OMI.

[1] Regulamentul (UE) 2015/757 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2015 privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim și de modificare a Directivei 2009/16/CE (JO L 123, 19.5.2015, p. 55).

(6) Amendamentele aduse regulilor II-1/1, II-1/2, II-1/3, II-1/4, II-1/5, II-1/6, II-1/7, II-1/8-1, II-1/9, II-1/10, II-1/12, II-1/13, II-1/15-17, II-1/19, II-1/21-22 și II-1/35 din Convenția SOLAS vor introduce modificări de redactare a textului și modificări subsecvente, precum și modificări referitoare la cerințele de compartimentare și de stabilitate în caz de avarie, vizând îmbunătățirea capacității de supraviețuire a navelor de pasageri în caz de avarie. Directiva 2009/45/CE a Parlamentului European și a Consiliului ([1]) se aplică navelor de pasageri și ambarcațiunilor de mare viteză pentru pasageri angajate în curse interne. Articolul 6 alineatul (2) litera (a) punctul (i) din directiva respectivă prevede că navele noi de pasageri din clasa A trebuie să respecte integral cerințele Convenției SOLAS din 1974, cu modificările ulterioare.

(7) Amendamentele aduse regulii II-1/1.2 din Convenția SOLAS, noua regulă SOLAS II-1/19-1 și amendamentele aduse regulilor III/1.4, III/30 și III/37 din Convenția SOLAS în ceea ce privește exercițiile de control al avariilor fac parte dintr-o abordare globală menită să consolideze capacitatea de supraviețuire în caz de inundare, cu scopul de a îmbunătăți siguranța navelor noi de pasageri și a celor existente. Directiva 2008/106/CE a Parlamentului European și a Consiliului ([2]), în special regula V/2 din capitolul V din anexa I, include cerințe minime obligatorii privind formarea și calificările comandanților, ale ofițerilor, ale marinarilor și ale altor membri ai personalului de pe navele de pasageri. Convenția STCW, care a fost integrată în dreptul Uniunii prin Directiva 2008/106/CE, include în tabelele relevante de competențe din Codul STCW cerințe de formare în domeniul stabilității navelor.

(8) Amendamentele aduse regulilor II-2/1 și II-2/10 din Convenția SOLAS prevăd faptul că extinctoarele cu spumă cu o capacitate de cel puțin 135 l nu mai sunt obligatorii în sălile căldărilor, în cazul căldărilor de tip boiler domestic sub 175 kW sau al celor protejate cu sisteme fixe de stingere a focului, pe bază de apă, cu aplicare locală. Articolul 6 alineatul (2) litera (a) punctul (i) din Directiva 2009/45/CE prevede că navele de pasageri din clasa A trebuie să respecte integral cerințele Convenției SOLAS din 1974, cu modificările ulterioare. În plus, regulile II-2/1 și II-2/10 din Convenția SOLAS se aplică navelor noi de pasageri din clasele B, C și D și navelor existente din clasa B, în conformitate cu anexa I capitolul II-2 partea A punctul 6 („Sisteme fixe de stingere a incendiului în sălile mașinilor") subpunctul 7 din Directiva 2009/45/CE, în care se prevede că sălile mașinilor și sălile căldărilor ar trebui să fie dotate cu echipamente portabile.

(9) Amendamentele aduse regulii II-1/3-12 din Convenția SOLAS vor aborda o lacună a actualei reguli în ceea ce privește aplicarea Codului privind nivelurile de zgomot la bordul navelor în cazul navelor al căror contract de construcție a fost încheiat înainte de 1 iulie 2014 și ale căror chile au fost montate sau se aflau într-un stadiu de construcție similar la 1 ianuarie 2015 sau ulterior acestei date, dar a căror livrare nu se realizează înainte de 1 iulie 2018. Articolul 3 din Directiva 2003/10/CE a Parlamentului European și a Consiliului ([3]) stabilește cerințele minime pentru protecția lucrătorilor și prevede valori limită de expunere și valori de expunere care declanșează acțiunea. În plus, ca legislație secundară relevantă, articolul 6 alineatul (2) litera (a) punctul (i) din Directiva 2009/45/CE face ca dispozițiile Convenției SOLAS din 1974, cu modificările ulterioare, să se aplice navelor noi de pasageri din clasa A, iar anexa I partea C regula 15 din directiva respectivă stabilește măsurile pentru reducerea zgomotului în sălile mașinilor pentru navele noi din clasele B, C și D.

(10) Amendamentele aduse Convenției și Codului STCW în ceea ce privește formarea specifică navelor de pasageri și în ceea ce privește părțile A și B din Codul STCW vor aborda noile provocări pe care le comportă creșterea dimensiunii navelor de croazieră moderne și numărul mare de pasageri la bord și vor cuprinde patru niveluri distincte de formare și familiarizare: familiarizarea cu situațiile de urgență pe navele de pasageri, formarea în domeniul gestionării mulțimilor pe navele de pasageri, formarea în domeniul gestionării crizelor și al comportamentului uman pe navele de pasageri și formarea în domeniul navelor de pasageri ro-ro. Directiva 2008/106/CE, în special regula V/2 din capitolul V din anexa I, include cerințe minime obligatorii pentru formarea și calificările comandanților, ale ofițerilor, ale marinarilor și ale altor membri ai personalului de pe navele de pasageri.

(11) Amendamentele la capitolul 13 din Codul FSS vor clarifica faptul că calculele referitoare la dimensiunea mijloacelor de evacuare, care se bazează pe numărul total de persoane ce se preconizează că vor fi evacuate pe scări și pe uși, coridoare și pasarele, trebuie efectuate separat, pentru două cazuri diferite de ocupare a spațiilor specificate. Articolul 6 alineatul (2) litera (a) punctul (i) din Directiva 2009/45/CE stabilește că navele de pasageri din clasa A trebuie să respecte integral cerințele Convenției SOLAS din 1974, cu modificările ulterioare. În plus, capitolul II-2 partea A din anexa I la Directiva 2009/45/CE aplică Codul FSS, adoptat prin Rezoluția MSC.98(73), navelor din clasele B, C și D construite la 1 ianuarie 2003 sau ulterior acestei date.

([1]) Directiva 2009/45/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 6 mai 2009 privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri (JO L 163, 25.6.2009, p. 1).

([2]) Directiva 2008/106/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind nivelul minim de formare a navigatorilor (JO L 323, 3.12.2008, p. 33).

([3]) Directiva 2003/10/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 6 februarie 2003 privind cerințele minime de securitate și sănătate referitoare la expunerea lucrătorilor la riscuri generate de agenți fizici (zgomot) (JO L 42, 15.2.2003, p. 38).

(12) În măsura în care amendamentele aduse regulilor II-1/1, II-1/2, II-1/3, II-1/4, II-1/5, II-1/6, II-1/7, II-1/8-1, II-1/9, II-1/10, II-1/12, II-1/13, II-1/15-17, II-1/19, II-1/21-22 și II-1/35 din Convenția SOLAS, regulilor II-2/1 și II-2/10 din Convenția SOLAS și capitolului 13 din Codul FSS pot afecta dispozițiile Directivei 2009/45/CE privind navele de pasageri și ambarcațiunile de pasageri de mare viteză angajate în curse interne, respectivele amendamente intră în sfera de competență exclusivă a Uniunii.

(13) Amendamentele la Codul ESP din 2011 asigură alinierea cu Cerințele unificate actualizate ale Asociației internaționale a societăților de clasificare, seria Z10 (IACS UR seria Z10), referitoare la cerințele în materie de evaluare și certificare. Conform articolelor 5 și 6 din Regulamentul (UE) nr. 530/2012 al Parlamentului European și al Consiliului ([1]), aplicarea schemei de evaluare a stării navei (CAS) a OMI este obligatorie pentru petrolierele cu cocă simplă mai vechi de 15 ani. Programul de inspecții intensificate efectuate cu ocazia inspecțiilor la vrachiere și petroliere, denumit pe scurt programul de inspecții intensificate (ESP), specifică modul în care trebuie realizată această evaluare intensificată. Deoarece CAS utilizează ESP ca instrument pentru a-și atinge scopul, orice modificare a inspecțiilor ESP va fi aplicabilă automat prin Regulamentul (UE) nr. 530/2012.

(14) Uniunea nu este nici membră a OMI, nici parte contractantă la convențiile și codurile relevante. Prin urmare, este necesar ca statele membre să fie autorizate de Consiliu să exprime poziția Uniunii și să își exprime consimțământul privind asumarea de obligații în temeiul acestor amendamente, în măsura în care acestea intră în sfera de competență exclusivă a Uniunii,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii cu ocazia celei de a 70-a sesiuni a Comitetului pentru protecția mediului marin al OMI este de a-și da acordul cu privire la adoptarea amendamentelor aduse capitolului 4 din anexa VI la Convenția MARPOL, astfel cum se prevede în anexa 7 la documentul MEPC 69/21/Add.1 al OMI.

Articolul 2

(1) Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii cu ocazia celei de a 97-a sesiuni a Comitetului pentru siguranță maritimă al OMI este de a-și da acordul cu privire la adoptarea următoarelor amendamente la:

(a) regulile II-1/1, II-1/2, II-1/3, II-1/4, II-1/5, II-1/6, II-1/7, II-1/8-1, II-1/9, II-1/10, II-1/12, II-1/13, II-1/15-17, II-1/19, II-1/21-22 și II-1/35 din Convenția SOLAS, astfel cum sunt prevăzute în anexa 1 la circulara OMI nr. 3644 din 20 mai 2016;

(b) regula II-1/1.2 din Convenția SOLAS, noua regulă II-1/19-1 și amendamentele aduse regulilor III/1.4, III/30 și III/37 din Convenția SOLAS, astfel cum sunt prevăzute în anexa 1 la circulara OMI nr. 3644 din 20 mai 2016;

(c) regulile II-2/1 și II-2/10 din Convenția SOLAS, astfel cum sunt prevăzute în anexa 1 la circulara OMI nr. 3644 din 20 mai 2016;

(d) regula II-1/3-12 din Convenția SOLAS, astfel cum este prevăzută în anexa 1 la circulara OMI nr. 3644 din 20 mai 2016;

(e) Convenția și Codul STCW privind pregătirea specifică navelor de pasageri și părțile A și B din Codul STCW, astfel cum sunt prevăzute în anexele 8, 9 și 10 la documentul OMI MSC 96/25/Add.1;

(f) capitolul 13 din Codul FSS, astfel cum este prevăzut în anexa 2 la circulara OMI nr. 3644 din 20 mai 2016;

(g) Codul ESP din 2011, astfel cum este prevăzut în anexa 4 la circulara OMI nr. 3644 din 20 mai 2016.

(2) În cazul în care amendamentele la regula II-1/6 din Convenția SOLAS menționate la alineatul (1) litera (a) vor fi revizuite în cadrul celei de a 97-a sesiuni a Comitetului OMI pentru siguranța maritimă, poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii este de a fi de acord cu modificările respectivelor amendamente care îmbunătățesc nivelurile actuale de siguranță.

([1]) Regulamentul (UE) nr. 530/2012 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 iunie 2012 privind accelerarea introducerii cerințelor referitoare la coca dublă sau a unor standarde de proiectare echivalente pentru petrolierele cu cocă simplă (JO L 172, 30.6.2012, p. 3).

Articolul 3

(1) Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii, astfel cum este prevăzută la articolele 1 și 2, se exprimă de către statele membre care sunt membre ale OMI, acționând împreună în interesul Uniunii.

(2) Se poate conveni asupra unor modificări minore ale pozițiilor menționate la articolele 1 și 2 fără a fi necesară o decizie suplimentară a Consiliului.

Articolul 4

Prin prezenta decizie, statele membre sunt autorizate să își exprime consimțământul, în interesul Uniunii, în ceea ce privește asumarea de obligații în temeiul amendamentelor menționate la articolele 1 și 2, în măsura în care acestea intră în sfera de competență exclusivă a Uniunii.

Articolul 5

Prezenta decizie se adresează statelor membre.

Adoptată la Luxemburg, 17 octombrie 2016.

Pentru Consiliu

Președintele

L. SÓLYMOS