

Bruxelles, 12.4.2017  
COM(2017) 174 final

2017/0080 (NLE)

Propunere de

### **DECIZIE A CONSILIULUI**

**privind poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul Organizației Maritime Internaționale cu ocazia celei de-a 98-a sesiuni a Comitetului pentru siguranță maritimă și a celei de-a 71-a sesiuni a Comitetului pentru protecția mediului marin în ceea ce privește adoptarea unor amendamente la regula II-1/23 din Convenția SOLAS, la regula II-2/9.4.1.3 din Convenția SOLAS, la Codurile din 1994 și 2000 privind siguranța navelor de mare viteză, la Codul internațional al mijloacelor de salvare și la apendicele V al anexei VI la MARPOL**

## EXPUNERE DE MOTIVE

### 1. INTRODUCERE

Prezenta propunere a Comisiei se referă la stabilirea poziției Uniunii în cadrul celei de a 98-a sesiuni a Comitetului pentru siguranța maritimă al OMI (MSC 98) și în cadrul celei de a 71-a sesiuni a Comitetului pentru protecția mediului marin (MEPC 71) al Organizației Maritime Internaționale (OMI), în legătură cu amendamentele stabilite în mod individual în următoarele subrubrici.

#### 1.1 Amendamente la regula II-1/23 din Convenția SOLAS

În cadrul celor de a 95-a și a 96-a sesiuni ale Comitetului pentru siguranță maritimă al OMI (MSC 95 și MSC 96) au fost aprobate mai multe proiecte de amendamente la regula II-1 din Convenția SOLAS privind compartimentarea și stabilitatea în stare de avarie, care au fost grupate împreună și sunt incluse în Decizia (UE) 2016/2077 a Consiliului din 17 octombrie 2016<sup>1</sup>.

Cu ocazia MSC 97, Comitetul a convenit să suspende, până la MSC 98, adoptarea proiectului de amendamente la capitolul II-1 din Convenția SOLAS privind dispozițiile referitoare la compartimentare și la stabilitatea în caz de avarie, cu excepția adoptării proiectelor de amendamente la regula II-1/3-12 din Convenția SOLAS privind protecția împotriva zgomotului. Referitor la modificările aduse regulii II-1/6, în ceea ce privește formula pentru indicele de compartimentare necesar, *R*, în cadrul MSC 97 s-a convenit că orice amendamente suplimentare la regula II-1/6 nu ar trebui să reducă nivelul actual de siguranță asigurat de dispozițiile Convenției SOLAS în conformitate cu poziția Uniunii, prevăzută la articolul 2 alineatul (1) litera (a) și la articolul 2 alineatul (2) din Decizia (UE) 2016/2077 a Consiliului.

În pofida deciziei de a amâna adoptarea capitolului II-1 din convenția SOLAS, comitetul a convenit să ia în considerare documentele prezentate cu ocazia MSC 97 și să finalizeze textele amendamentelor. În general, Comitetul a fost de acord să armonizeze textul din regulile II-1/22, 23 și 24 în ceea ce privește existența mai multor expresii pentru cerințe similare și să actualizeze referințele încrucișate actuale, fără să modifice conținutul amendamentelor aprobate anterior. Amendamentele pot fi considerate minore, dar regula II-1/23 se referă la cerințe speciale pentru navele de pasageri ro-ro și nu a fost inclusă în Decizia (UE) 2016/2077 a Consiliului. Regula II-1/24 se referă numai la navele de transport de mărfuri.

Aceste modificări sunt prevăzute în anexa 1 la documentul MSC 97/WP.5. Punctul 3.17 din raportul MSC 97 (MSC 97/22) precizează faptul că modificările sunt prevăzute a fi adoptate în cadrul MSC 98, sub rezerva modificărilor propuse în

---

<sup>1</sup> 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, JO L 320, 26.11.2016, p. 36.

documentele MSC 97/3/5 și MSC 97/3/4 și a îmbunătățirilor de ordin editorial, dacă este cazul.

## **1.2 Amendamente la regula II-2/9.4.1.3 din Convenția SOLAS**

Amendamentele la regula II-2/9.4.1.3 din Convenția SOLAS au scopul de a clarifica cerințele pentru integritatea la foc a ferestrelor navelor de pasageri care transportă maximum 36 de pasageri și ale navelor cu destinație specială având peste 60 (dar maximum 240) de persoane la bord. Navele care transportă maximum 36 de pasageri ar trebui să asigure același nivel de siguranță ca navele care transportă mai mult de 36 de pasageri.

Aceste amendamente la regula II-2/9.4.1.3 din Convenția SOLAS sunt prevăzute în anexa 13 la raportul MSC 97 (MSC 97/22). Punctul 9.6 din MSC 97 precizează faptul că amendamentele vor fi adoptate în cadrul MSC 98.

## **1.3 Amendamente la Codurile internaționale din 1994 și din 2000 pentru siguranța navelor de mare viteză**

Amendamentele aduse Codurilor internaționale din 1994 și din 2000 pentru siguranța navelor de mare viteză (Codurile HSC) oferă clarificări privind aplicarea punctelor 8.10.1.4-8.10.1.6 din Codurile din 1994 și 2000 în ceea ce privește exceptarea de la cerințele de a deține la bord bărci de urgență în cazul navelor de mare viteză cu lungimea sub 20 m, respectiv cu lungimea sub 30 m. Sub rezerva îndeplinirii condițiilor de la punctul 8.10.1.6 din ambele coduri, care includ noua cerință conform căreia trebuie să fie posibilă recuperarea din apă a unei persoane în dificultate aflată în poziție orizontală sau aproape orizontală, o navă de mare viteză cu lungimea mai mică de 30 m (Codul HSC din 2000), respectiv cu lungimea mai mică de 20 m (Codul HSC din 1994) poate fi scutită de obligația de a avea la bord o barcă de urgență. Amendamentele la Codurile HSC din 1994 și 2000 sunt prevăzute în anexele 15 și 16 din Raportul MSC 97 (MSC 97/22/Add. 1). La punctul 8.25 din raportul MSC 97 (MSC 97/22) se precizează faptul că adoptarea acestor amendamente este prevăzută să aibă loc în cadrul MSC 98.

## **1.4 Amendamente la Codul internațional al mijloacelor de salvare și la anexa la Rezoluția MSC.81(70)<sup>2</sup>**

Codul internațional al mijloacelor de salvare (LSA) prevede cerințe internaționale pentru mijloacele de salvare aflate sub incidența capitolului III din Convenția SOLAS din 1974, inclusiv pentru mijloacele de salvare individuale, mijloacele vizuale, ambarcațiunile de salvare, bărcile de urgență, instalațiile de lansare la apă și de îmbarcare și sistemele de evacuare maritimă și aparatele de lansare a bandulei, precum și pentru sistemele generale de alarmă și de radioficare.

Amendamentele la punctele 6.1.1.5 și 6.1.1.6 din codul LSA și la punctul 8.1.1 din partea 1 a anexei la Rezoluția MSC.81(70) oferă coerență testelor statice și sarcinilor lor de probă pe care trebuie să le suporte instalațiile de lansare la apă, inclusiv elementele structurale și vinciurile acestora. MSC 97 a confirmat opinia exprimată la cea de a treia sesiune a subcomitetului pentru sisteme și echipamente navale (SSE 3), conform căreia amendamentele în cauză ar trebui tratate drept corecții minore.

Aceste amendamente sunt prevăzute în anexa 17 la raportul MSC 97 (MSC 97/22/Add.1) și în anexa 1 la documentul OMI MSC 98/3/1. Punctele 8.34 și 8.35

---

<sup>2</sup> Recomandare revizuită privind testarea mijloacelor de salvare.

din Raportul MSC 97 (MSC 97/22) precizează faptul că adoptarea acestor amendamente este prevăzută să aibă loc în cadrul MSC 98.

## **1.5 Amendamente la apendicele V din anexa VI la MARPOL**

O propunere a Uniunii pentru MEPC 67 (MEPC 67/12/7) a inclus amendamente la actualul apendice V al anexei VI la MARPOL, care stabilește textul standard al notei de livrare a combustibilului pentru propulsia navei. Amendamentul ar fi permis navelor care utilizează la bord metode echivalente pentru sistemele de epurare a gazelor de evacuare (EGCS), omologate în conformitate cu anexa VI la regula 4 a MARPOL, să se alimenteze cu păcură cu un conținut de sulf mai ridicat decât cel prevăzut în regulile 14.1 și 14.4 din anexa VI la MARPOL - informații care trebuie incluse în nota de livrare a combustibilului pentru propulsia navei (BDN).

Având în vedere numărul tot mai mare de nave echipate cu EGCS, amendamentele propuse de Uniune au fost considerate necesare pentru a alinia textul standard din nota de livrare a combustibilului pentru propulsia navei cu faptul că navele pot continua să utilizeze combustibili cu un conținut mai ridicat de sulf, chiar și după intrarea în vigoare a cerințelor privind conținutul de sulf de 0,10 %, aplicabile în zonele de control al emisiilor de sulf [(S)ECA] începând cu data de 1 ianuarie 2015.

În cadrul MEPC 67 s-a convenit asupra necesității amendamentelor, dar a fost subliniat faptul că sunt necesare discuții suplimentare. Prin urmare, dezbaterile propunerii UE a fost amânate pentru cea de a doua sesiune a subcomitetului pentru prevenirea poluării și intervenția în caz de poluare (PPR 2).

PPR 2 a organizat ample dezbateri în grupul de lucru corespunzător, fără a reuși să ajungă la un acord cu privire la forma exactă a textului modificat. După încheierea dezbaterilor PPR 2, opiniile exprimate în cadrul PPR 2 au fost incluse, în măsura posibilităților, în propunerea Uniunii pentru PPR 3 (PPR 3/10). Propunerea s-a referit la introducerea unor clarificări suplimentare în apendicele V al anexei VI la MARPOL, pentru a permite furnizorului, după notificarea cumpărătorului, să declare în nota de livrare a combustibilului pentru propulsia navei (BDN) că respectivul combustibil este destinat utilizării de către o navă care, prin utilizarea unui mijloc echivalent, îndeplinește cerințele privind sulful.

Aceste amendamente sunt prevăzute în anexa 7 la MEPC 70/18/Add.1. Punctul 5.9 din Raportul MEPC 70 (MEPC 70/18) precizează faptul că adoptarea acestor amendamente este prevăzută să aibă loc în cadrul MEPC 71.

## **2. ADOPTAREA AMENDAMENTELOR OMI**

### **2.1 Adoptarea amendamentelor**

Modificările prevăzute la punctele 1.1-1.4 de mai sus au fost aprobate în reuniunea din cadrul celei de a 97-a sesiuni a Comitetului pentru siguranța maritimă, care a avut loc în perioada 21-25 noiembrie 2016, și urmează să fie prezentate pentru adoptare în cadrul celei de a 98-a sesiuni a Comitetului pentru siguranța maritimă care va avea loc în perioada 7-16 iunie 2017. Modificările prevăzute la punctul 1.5 de mai sus au fost aprobate în cadrul celei de a 70-a sesiuni a Comitetului pentru protecția mediului marin, care a avut loc în perioada 24-28 octombrie 2016, și urmează să fie prezentate pentru adoptare în cadrul celei de a 71-a sesiuni a Comitetului pentru protecția mediului marin care va avea loc în perioada 3-7 iulie 2017.

## **2.2 Acceptare**

După aprobarea și adoptarea de către cele două comitete a amendamentelor prevăzute la punctele 1.1-1.5 sus-menționate, acestea vor fi comunicate, în vederea acceptării, părților contractante respective.

## **3. LEGISLAȚIA UE ȘI COMPETENȚA UE ÎN MATERIE**

### **3.1 Amendamente la regula II-1/23 din Convenția SOLAS**

Regula II-1 din Convenția SOLAS reglementează construcția-structura, compartimentarea și stabilitatea, mașinile și instalațiile electrice. Amendamentele la regula II-1/23 din Convenția SOLAS care urmează să fie adoptate în cadrul MSC 98 se referă la navele de pasageri. Articolul 6 alineatul (2) litera (a) punctul (i) din Directiva 2009/45/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri stabilește că navele noi de pasageri din clasa A trebuie să respecte integral cerințele Convenției SOLAS din 1974, astfel cum a fost modificată.

Prin urmare, amendamentele aduse regulii II-1/23 din Convenția SOLAS ar afecta dreptul UE prin aplicarea Directivei 2009/45/CE.

### **3.2 Amendamente la regula II-2/9.4.1.3 din Convenția SOLAS**

Articolul 6 alineatul (2) litera (a) punctul (i) din Directiva 2009/45/CE aplică Convenția SOLAS din 1974, astfel cum a fost modificată, navelor de pasageri din clasa A. De asemenea, în partea B.10.4. din capitolul II-2 al anexei I la Directiva 2009/45/CE se prevede că pentru navele de pasageri care transportă mai puțin de 36 de pasageri, o atenție specială trebuie acordată integrității la foc a ferestrelor din fața zonelor de îmbarcare deschise sau închise pentru bărci de salvare și plute de salvare și integrității la foc a ferestrelor situate sub astfel de zone și amplasate într-o poziție în care ferestrele respective, în cazul în care s-ar avaria în timpul unui incendiu, ar împiedica lansarea bărcilor sau plutei de salvare sau îmbarcarea în acestea.

Prin urmare, amendamentele aduse regulii II-2/9.4.1.3 din Convenția SOLAS ar afecta dreptul UE prin aplicarea Directivei 2009/45/CE.

### **3.3 Amendamente la Codurile internaționale din 1994 și din 2000 pentru siguranța navelor de mare viteză**

Articolul 6 alineatul (2) litera (a) punctul (i) din Directiva 2009/45/CE aplică Convenția SOLAS, astfel cum a fost modificată, navelor de pasageri din clasa A. În plus, articolul 6 alineatul (4) litera (a) din această directivă prevede că ambarcațiunile de mare viteză trebuie să respecte cerințele din regulile X/2 și X/3 din Convenția SOLAS, care fac referire la conformitatea cu Codurile internaționale din 1994 și din 2000 pentru siguranța navelor de mare viteză. De asemenea, conformitatea cu dispozițiile din Codul pentru siguranța navelor de mare viteză este prevăzută la articolul 6 alineatul (4) literele (b) și (c). Articolul 2 litera (c) din directiva menționată prevede că trimerile la Codurile internaționale din 1994 și 2000 pentru siguranța navelor de mare viteză se referă la aceste coduri în versiunea lor actualizată. Prin urmare, orice amendament la codurile respective va avea un impact direct asupra aplicării legislației UE.

În consecință, amendamentele la Codurile internaționale din 1994 și 2000 pentru siguranța navelor de mare viteză privind sistemele fixe de stingere a incendiului în sălile mașinilor ar afecta dreptul UE prin aplicarea Directivei 2009/45/CE.

### **3.4 Amendamente la Codul internațional al mijloacelor de salvare și la anexa la Rezoluția MSC.81(70)**

Instalațiile de lansare la apă și vinciurile sunt incluse în Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/306 al Comisiei din 6 februarie 2017 de indicare a cerințelor în materie de proiectare, construcție și performanță și a standardelor de testare pentru echipamentele maritime. În respectivul regulament de punere în aplicare se face trimitere la Codul LSA și la Rezoluția MSC.81(70) a OMI în ceea ce privește articolele MED/1.21, 1.23, 1.24 și 1.25 cu privire la instalațiile de lansare la apă, precum și articolele MED/1.41a, 1.41b, 1.41c, 1.41d, 1.41e cu privire la vinciuri. Aceste echipamente intră, așadar, în domeniul de aplicare al Directivei 2014/90/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 iulie 2014 privind echipamentele maritime și de abrogare a Directivei 96/98/CE a Consiliului.

Prin urmare, amendamentele aduse codului LSA și anexei la Rezoluția MSC.81(70) ar afecta dreptul UE prin aplicarea Directivei 2014/90/UE și a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2017/306.

### **3.5 Amendamente la apendicele V din anexa VI la MARPOL**

Cerințele anexei VI la MARPOL cu privire la limitarea emisiilor de SO<sub>x</sub> sunt puse în aplicare în dreptul UE prin Directiva 2016/802/UE a Parlamentului European și a Consiliului privind reducerea conținutului de sulf din anumiți combustibili lichizi. Articolele 6 alineatul (9) literele (b) și (c) și articolul 13 alineatul (2) litera (a) din prezenta directivă se referă la BDN ca mecanism principal de asigurare a conformității cu directiva. Mijloacele echivalente de conformitate sunt considerate ca metode alternative de reducere a emisiilor, astfel cum sunt definite la articolul 2 litera o) din Directiva 2016/802/UE, și pot fi utilizate cu condiția ca navele care utilizează metoda de reducere a emisiilor să înregistreze în mod continuu reduceri ale emisiilor de dioxid de sulf care să fie cel puțin echivalente cu reducerile ce s-ar obține prin utilizarea combustibililor marini care îndeplinesc cerințele prevăzute de directivă.

Prin urmare, amendamentele la apendicele V al anexei VI la MARPOL ar afecta dreptul UE prin aplicarea Directivei 2016/802/UE.

### **3.6 Sintează**

Având în vedere legăturile care există între amendamentele propuse și legislația UE relevantă menționată anterior, Comisia consideră că adoptarea amendamentelor sus-menționate, care vor fi adoptate, conform preconizărilor, în cadrul MSC 98 și MEPC 71, intră în sfera de competență externă exclusivă a UE, dobândită de Uniune în temeiul articolului 3 alineatul (2) din TFUE, în măsura în care adoptarea modificărilor instrumentelor internaționale în cauză aduce atingere normelor comune sau modifică domeniul de aplicare al acestora.

În concordanță cu o jurisprudență bine consolidată, deși Uniunea nu este membră a OMI și nici parte contractantă la instrumentele internaționale în cauză, statele membre nu sunt autorizate să își asume obligații care ar putea afecta normele UE promulgate pentru atingerea obiectivelor tratatelor, decât cu condiția ca ele să fie autorizate în acest sens printr-o decizie a Consiliului, la propunerea Comisiei.

#### **4. CONCLUZII**

Prin urmare, Comisia propune o Decizie a Consiliului privind poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii Europene în ceea ce privește amendamentele menționate la punctele 1.1-1.5 de mai sus, care urmează să fie adoptate cu ocazia celei de-a 98-a sesiuni a Comitetului pentru siguranță maritimă și a celei de-a 71-a sesiuni a Comitetului pentru protecția mediului marin.

Propunere de

## DECIZIE A CONSILIULUI

**privind poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul Organizației Maritime Internaționale cu ocazia celei de-a 98-a sesiuni a Comitetului pentru siguranță maritimă și a celei de-a 71-a sesiuni a Comitetului pentru protecția mediului marin în ceea ce privește adoptarea unor amendamente la regula II-1/23 din Convenția SOLAS, la regula II-2/9.4.1.3 din Convenția SOLAS, la Codurile din 1994 și 2000 privind siguranța navelor de mare viteză, la Codul internațional al mijloacelor de salvare și la appendicele V al anexei VI la MARPOL**

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

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

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

întrucât:

- (1) Acțiunile întreprinse de Uniunea Europeană în sectorul transportului maritim ar trebui să urmărească îmbunătățirea siguranței maritime și protejarea mediului marin.
- (2) Comitetul pentru siguranța maritimă (MSC) al Organizației Maritime Internaționale (denumită în continuare „OMI”), întrunit în cea de-a 97-a sesiune a sa, a aprobat amendamentele la regula II-1/23 și la regula II-2/9.4.3 din Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (Convenția SOLAS), la Codurile internaționale din 1994 și 2000 privind siguranța navelor de mare viteză (Codul HSC) și la Codul internațional al mijloacelor de salvare (Codul LSC) și la anexa la Rezoluția MSC.81(70) Se preconizează că respectivele amendamente vor fi adoptate în cadrul celei de-a 98-a sesiuni a MSC, care va avea loc în iunie 2017 (MSC98).
- (3) Comitetul pentru protecția mediului marin (MEPC) al OMI, reunit în cadrul celei de a 70-a sesiuni a sa, a convenit asupra amendamentelor la appendicele V al anexei VI la Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave (MARPOL), pentru a permite navelor care îndeplinesc prin mijloace echivalente cerințele prevăzute să poată avea o notă de livrare a combustibilului pentru propulsia navei (BDN) care declară că păcura este furnizată în conformitate cu notificarea cumpărătorului conform căreia păcura este destinată utilizării în combinație cu mijloace echivalente de punere în conformitate. Se preconizează că aceste modificări vor fi adoptate cu ocazia celei de-a 71-a sesiuni a MEPC, care va avea loc în luna iulie 2017 (MEPC 71).
- (4) MSC a OMI, reunit în cadrul celor de a 95-a și a 96-a sesiuni, a aprobat mai multe proiecte de amendamente la regula II-1 din Convenția SOLAS privind compartimentarea și stabilitatea în stare de avarie, care au fost grupate împreună și au fost incluse în Decizia (UE) 2016/2077 a Consiliului din 17 octombrie 2016<sup>3</sup>.

---

<sup>3</sup> 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

- (5) În cadrul MSC al OMI, reunit cu ocazia celei de a 97-a sesiuni, s-a convenit să se amâne până la cea de a 98-a sesiune a MSC adoptarea majorității proiectelor de amendamente la capitolul II-1 din Convenția SOLAS privind regulile referitoare la compartimentare și la stabilitatea în caz de avarie, iar în ceea ce privește amendamentele la regula II-1/6 privind formula indicelui de compartimentare necesar *R*, s-a convenit că orice modificări suplimentare aduse regulii II-1/6 nu ar trebui să reducă nivelul actual de siguranță.
- (6) Prin urmare, poziția Uniunii, astfel cum se prevede la articolul 2 alineatul (1) litera (a) și la articolul 2 alineatul (2) din Decizia (UE) 2016/2077 a Consiliului, se aplică în continuare.
- (7) În cadrul MSC al OMI, reunit cu ocazia celei de a 97-a sesiuni, s-a decis să se amâne până la cea de-a 98-a sesiune a MSC adoptarea de amendamente la capitolul II-1 al SOLAS; Comitetul a ajuns în general la un acord asupra armonizării textului regulilor II-1/22, 23 și 24 cu privire la existența mai multor expresii pentru cerințe similare, și asupra actualizării referințelor încrucișate existente, fără ca prin aceasta să fie modificat conținutul amendamentelor aprobate anterior. Regula II-1/23 se referă la cerințe speciale pentru navele de pasageri ro-ro și nu face obiectul poziției stabilite în Decizia (UE) 2016/2077 a Consiliului. Directiva 2009/45/CE a Parlamentului European și a Consiliului<sup>4</sup> 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, astfel cum au fost modificate.
- (8) Amendamentele la regula II-2/9.4.1.3 din Convenția SOLAS au scopul de a clarifica cerințele privind integritatea la foc a ferestrelor navelor de pasageri care transportă maximum 36 de pasageri și ale navelor cu destinație specială având peste 60 (dar maximum 240) de persoane la bord. Navele care transportă maximum 36 de pasageri ar trebui să asigure același nivel de siguranță ca cele care transportă mai mult de 36 de pasageri. Directiva 2009/45/CE a Parlamentului European și a Consiliului 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, astfel cum au fost modificate. În partea B.10.4 din capitolul II-2 al anexei I la Directiva respectivă se prevede că pentru navele de pasageri care transportă mai puțin de 36 de pasageri, o atenție specială trebuie acordată integrității la foc a ferestrelor din fața zonelor de îmbarcare deschise sau închise pentru bărci de salvare și plute de salvare și integrității la foc a ferestrelor situate sub astfel de zone și amplasate într-o poziție în care ferestrele respective, în cazul în care s-ar avaria în timpul unui incendiu, ar împiedica lansarea bărcilor de salvare sau plutele de salvare sau îmbarcarea în acestea.

---

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, JO L 320, 26.11.2016, p. 36.

<sup>4</sup> 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).

- (9) Amendamentele aduse Codurilor HSC din 1994 și din 2000 oferă clarificări privind aplicarea punctelor 8.10.1.4-8.10.1.6 din Coduri în ceea ce privește exceptarea de la cerințele de a avea la bord bărci de urgență în cazul navelor de mare viteză cu lungimea sub 20 m, respectiv cu lungimea sub 30 m. Sub rezerva îndeplinirii condițiilor de la punctul 8.10.1.6 din ambele coduri, care includ noua cerință conform căreia trebuie să fie posibilă recuperarea din apă a unei persoane în dificultate aflată în poziție orizontală sau aproape orizontală, o navă de mare viteză cu lungimea mai mică de 30 m în sensul Codului HSC din 2000 sau cu lungimea mai mică de 20 m în sensul Codului HSC din 1994 poate fi scutită de obligația de a avea la bord o barcă de urgență. Directiva 2009/45/CE a Parlamentului European și a Consiliului 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, astfel cum au fost modificate.
- (10) Codul LSA stabilește cerințele internaționale pentru mijloacele de salvare care sunt reglementate de capitolul III din Convenția SOLAS din 1974, astfel cum a fost modificată. Amendamentele la punctele 6.1.1.5 și 6.1.1.6 din codul LSA și la punctul 8.1.1 din partea 1 a anexei la Rezoluția MSC.81(70) oferă coerență testelor statice și sarcinilor lor de probă pe care trebuie să le suporte instalațiile de lansare la apă, inclusiv elementele structurale și vinciurile acestora, și ar trebui considerate drept corecții minore. Instalațiile de lansare la apă și vinciurile sunt enumerate în Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/306 al Comisiei<sup>5</sup>, care face trimitere la Codul LSA și la Rezoluția MSC.81(70) a OMI în ceea ce privește articolele MED/1.21, 1.23, 1.24 și 1.25 cu privire la instalațiile de lansare la apă, precum și articolele MED/1.41a, 1.41b, 1.41c, 1.41d, 1.41e cu privire la vinciuri. Prin urmare, acestea intră sub incidența Directivei 2014/90/UE a Parlamentului European și a Consiliului<sup>6</sup>.
- (11) Amendamentele la apendicele V al anexei VI la MARPOL se referă la introducerea unor clarificări suplimentare pentru ca, în cazul navelor care îndeplinesc cerințele cu privire la conținutul de sulf în zonele de control al emisiilor de sulf [(S)ECA] prin mijloace echivalente [sisteme de epurare a gazelor de evacuare (EGCS)], furnizorul să poată declara în nota de livrare a combustibilului pentru propulsia navei (BDN), după notificarea cumpărătorului, că respectivul combustibil este destinat utilizării de o navă care îndeplinește prin mijloace echivalente cerințele privind conținutul de sulf. Având în vedere numărul tot mai mare de nave echipate cu EGCS, amendamentele sunt necesare pentru a alinia textul standard din BDN cu faptul că navele pot continua să utilizeze combustibili cu un conținut mai ridicat de sulf, chiar și după intrarea în vigoare a cerințelor privind conținutul de sulf de 0,10 %, aplicabile (S)ECA începând cu data de 1 ianuarie 2015. Cerințele anexei VI la MARPOL cu privire la limitarea emisiilor de SO<sub>x</sub> sunt puse în aplicare în dreptul UE prin Directiva 2016/802/UE a Parlamentului European și a Consiliului<sup>7</sup>. Articolele 6 alineatul (9) literele (b) și (c) și

<sup>5</sup> Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/306 al Comisiei din 6 februarie 2017 de indicare a cerințelor în materie de proiectare, construcție și performanță și a standardelor de testare pentru echipamentele maritime, JO L 48, 24.2.2017, p. 1.

<sup>6</sup> Directiva 2014/90/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 iulie 2014 privind echipamentele maritime și de abrogare a Directivei 96/98/CE a Consiliului (JO L 256, 28.8.2014, p. 146).

<sup>7</sup> Directiva 2016/802/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind reducerea conținutului de sulf din anumiți combustibili lichizi (codificare), JO L132, 21.5.2016, p. 58.

articolul 13 alineatul (2) litera (a) din prezenta directivă se referă la BDN ca mecanism principal de asigurare a conformității cu directiva. Mijloacele echivalente de conformitate sunt considerate ca metode alternative de reducere a emisiilor, astfel cum sunt definite la articolul 2 litera (o) din Directiva (UE) 2016/802, și pot fi folosite cu condiția ca navele care utilizează metoda de reducere a emisiilor să înregistreze în mod continuu reduceri ale emisiilor de dioxid de sulf care să fie cel puțin echivalente cu reducerile care s-ar obține prin utilizarea combustibililor marini care îndeplinesc cerințele prevăzute de directivă.

- (12) Uniunea nu este nici membru al OMI, nici parte contractantă la convențiile și codurile menționate. Prin urmare, este necesar ca statele membre să fie autorizate de către Consiliu să exprime poziția Uniunii și să își exprime acordul de a trata modificările ca fiind obligatorii,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

#### *Articolul 1*

Poziția Uniunii cu ocazia celei de-a 98-a sesiuni a Comitetului pentru siguranță maritimă al OMI este de a-și da acordul cu privire la adoptarea următoarelor amendamente la:

- (a) regula II-1/23 din Convenția SOLAS, astfel cum este prevăzută în anexa 1 la documentul MSC 97/WP.5 al OMI, sub rezerva modificărilor propuse în documentele MSC 97/3/5 și MSC 97/3/4 ale OMI;
- (b) regula II-2/9.4.1.3 din Convenția SOLAS, astfel cum este prevăzută în anexa 13 la documentul MSC 97/22 al OMI;
- (c) Codurile HSC din 1994 și 2000, astfel cum sunt prevăzute în anexele 15 și 16 din documentul MSC 97/22/Add.1;
- (d) Codul LSA și anexa la Rezoluția MSC.81(70), astfel cum sunt prevăzute în anexa 17 la documentul MSC 97/22/Add.1 al OMI și în anexa 1 la documentul MSC 98/3/1 al OMI.

#### *Articolul 2*

Poziția Uniunii cu ocazia celei de a 71-a sesiuni a Comitetului pentru protecția mediului marin al OMI este de a-și da acordul pentru adoptarea amendamentelor la apendicele V al anexei VI la Convenția MARPOL, astfel cum se prevede în anexa 7 la documentul MEPC 70/18/Add.1 al OMI.

#### *Articolul 3*

- (1) Poziția Uniunii, astfel cum este stabilită la articolele 1 și 2, este exprimată de către statele membre care sunt membre ale OMI, acționând împreună în interesul Uniunii.
- (2) Pot fi convenite modificări minore ale poziției menționate la articolele 1 și 2 fără a fi necesară modificarea poziției respective.

*Articolul 4*

Prin prezenta decizie, statele membre sunt autorizate să-și exprime consimțământul, în interesul Uniunii, în ceea ce privește asumarea de obligații în temeiul amendamentelor menționate la articolele 1 și 2.

*Articolul 5*

Prezenta decizie se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles,

*Pentru Consiliu  
Președintele*