

Bruxelles, 28.3.2019  
COM(2019) 159 final

2019/0087 (NLE)

Propunere de

## **DECIZIE A CONSILIULUI**

**privind poziția care urmează să fie luată în numele Uniunii Europene în cadrul  
Comitetului pentru protecția mediului marin al Organizației Maritime Internaționale și  
în cadrul Comitetului pentru siguranță maritimă al Organizației Maritime  
Internaționale în ceea ce privește adoptarea unor amendamente la anexa II la Convenția  
internațională pentru prevenirea poluării de către nave, a unor amendamente la Codul  
internațional din 2011 privind programul de inspecții intensificate efectuate cu ocazia  
inspecțiilor la vrachiere și petroliere, a unor amendamente la Codul internațional al  
mijloacelor de salvare, a unor amendamente la formularele C, E și P din apendicele la  
Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare și la Codul  
internațional privind siguranța navelor care utilizează gaze sau alți combustibili cu  
punct de aprindere scăzut**

## EXPUNERE DE MOTIVE

### **1. OBIECTUL PROPUNERII**

Prezenta propunere se referă la decizia de stabilire a poziției care urmează să fie luată în numele Uniunii la cea de a 74-a sesiune a Comitetului pentru protecția mediului marin al Organizației Maritime Internaționale (MEPC 74), care va avea loc la Londra în perioada 13-17 mai 2019 și la cea de a 101-a sesiune a Comitetului pentru siguranță maritimă al Organizației Maritime Internaționale (MSC 101), care va avea loc la Londra în perioada 5-14 iunie 2019, în ceea ce privește adoptarea preconizată a unor amendamente la anexa II la MARPOL referitoare la reziduurile de încărcătură și la apa de la spălarea cisternelor de produse plutitoare persistente cu un grad ridicat de vâscozitate și/sau un punct de topire ridicat, a unor amendamente la Codul internațional din 2011 privind programul de inspecții intensificate efectuate cu ocazia inspecțiilor la vrachiere și petroliere (Codul ESP), a unor amendamente la punctul 6.1.1.3 din Codul internațional al mijloacelor de salvare (Codul LSA), a unor amendamente la punctul 4.4.8.1 din Codul LSA, a unor amendamente la fișele pentru echipamente (formularele C, E și P din apendicele la SOLAS) și a unor amendamente la părțile A și A-1 din Codul internațional privind siguranța navelor care utilizează gaze sau alți combustibili cu punct de aprindere scăzut (Codul IGF).

### **2. CONTEXTUL PROPUNERII**

#### **2.1. Convenția privind Organizația Maritimă Internațională (OMI)**

Convenția privind Organizația Maritimă Internațională (OMI) instituie OMI, al cărei scop este să ofere un cadru pentru cooperarea între guverne în domeniul reglementărilor și al practicilor guvernamentale referitoare la aspecte tehnice diverse care afectează transportul maritim în contextul comerțului internațional și să încurajeze adoptarea generală a celor mai înalte standarde posibile în materie de securitate maritimă, de eficiență a navigației și de prevenire și control al poluării marine cauzate de nave, promovând condiții de concurență echitabile; precum și să abordeze aspectele administrative și juridice conexe.

Convenția a intrat în vigoare la 17 martie 1958.

Toate statele membre sunt părți la Convenție.

Toate statele membre sunt părți la Convenția internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave („MARPOL”), care a intrat în vigoare la 2 octombrie 1983. Uniunea nu este parte la MARPOL.

Toate statele membre sunt părți la Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare („SOLAS”), din 1974, care a intrat în vigoare la 25 mai 1980. Uniunea nu este parte la SOLAS.

Codul internațional din 2011 privind programul de inspecții intensificate efectuate cu ocazia inspecțiilor la vrachiere și petroliere (Codul ESP) prevede cerințe ale programului intensificat de inspecții desfășurate cu ocazia inspecțiilor la vrachiere și petroliere cu cocă simplă și cocă dublă, în conformitate cu prevederile regulii XI-1/2 din SOLAS.

Codul internațional al mijloacelor de salvare (Codul LSA) prevede cerințe internaționale pentru mijloacele de salvare aflate sub incidența capitolului III din Convenția SOLAS, 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.

Scopul Codului internațional privind siguranța navelor care utilizează gaze sau alți combustibili cu punct de aprindere scăzut (Codul IGF) este de a furniza un standard internațional pentru navele care operează cu gaze sau cu lichide cu punct de aprindere scăzut drept combustibil. Codul abordează toate domeniile care necesită o atenție deosebită pentru utilizarea gazelor sau a lichidelor cu punct de aprindere scăzut drept combustibil și furnizează criterii pentru aranjarea și instalarea mașinilor pentru propulsare și scopuri auxiliare, care utilizează gaze naturale drept combustibil, care vor avea un nivel de integritate echivalent, în ceea ce privește securitatea, fiabilitatea și încrederea, cu cel care poate fi obținut cu o mașină principală și auxiliară nouă și comparabilă convențională, alimentată cu combustibil lichid.

## **2.2. Organizația Maritimă Internațională**

Organizația Maritimă Internațională (OMI) este agenția specializată a Organizației Națiunilor Unite responsabilă cu siguranța și securitatea transportului maritim și cu prevenirea poluării marine de către nave. Aceasta este autoritatea mondială responsabilă cu stabilirea standardelor în ceea ce privește siguranța, securitatea și performanța de mediu a transportului maritim internațional. Rolul său principal constă în crearea unui cadru de reglementare echitabil și eficace pentru industria transportului maritim, care să fie adoptat și pus în aplicare la nivel mondial.

Organizația este deschisă tuturor statelor, iar toate statele membre ale UE sunt membre ale OMI. Comisia Europeană are statut de observator în cadrul Organizației Maritime Internaționale începând din 1974, pe baza unui Acord de cooperare și colaborare între Organizația Interguvernamentală Consultativă pentru Navigație Maritimă (*Inter-Governmental Maritime Consultative Organisation, IMCO*)<sup>1</sup> și Comisia Comunităților Europene cu privire la chestiuni de interes comun pentru părți.

Comitetul pentru protecția mediului marin al OMI este alcătuit din toți membrii OMI și se întrunește cel puțin o dată pe an. Acesta abordează chestiunile de mediu care intră în sfera de competență a organizației cu privire la controlul și prevenirea poluării de către nave reglementate de tratatul MARPOL, inclusiv petrolul, produsele chimice transportate în vrac, apele uzate, deșeurile și emisiile de la nave, inclusiv poluanții aerului și emisiile de gaze cu efect de seră. Alte chestiuni vizate includ gestionarea apei de balast, sistemele antivegetative, reciclarea navelor, pregătirea și acțiunile de intervenție în situații de poluare și identificarea zonelor speciale și a zonelor maritime extrem de sensibile.

Comitetul pentru protecția mediului marin al OMI asigură echipamentele tehnice pentru îndeplinirea oricăror sarcini care i-au fost atribuite de Convenția OMI, de Adunarea OMI sau de Consiliul OMI sau a oricărei sarcini din domeniul sus-menționat care ar putea să-i fie atribuită de către sau în cadrul oricărui alt instrument internațional și care a fost acceptată de OMI. Deciziile Comitetului pentru protecția mediului marin și ale organismelor sale subsidiare sunt luate de o majoritate a membrilor.

Comitetul pentru siguranță maritimă al OMI este alcătuit, de asemenea, din toți membrii OMI și se întrunește cel puțin o dată pe an. Acesta examinează toate chestiunile care intră în sfera de competență a organizației cu privire la mijloacele de asigurare a navigației, construirea și echiparea navelor, dotarea cu echipaj, în măsura în care aceasta are un impact asupra siguranței, normele pentru prevenirea coliziunilor, manipularea încărcăturilor periculoase, procedurile și cerințele referitoare la siguranța maritimă, informațiile hidrografice, jurnalele

---

<sup>1</sup> Denumirea a fost schimbată în 1982, devenind Organizația Maritimă Internațională (OMI).

de bord și registrele de navigație, anchetele privind accidentele maritime, salvarea de bunuri și de persoane, precum și orice alte chestiuni care afectează în mod direct siguranța maritimă.

Comitetul pentru siguranță maritimă al OMI asigură echipamentele tehnice pentru îndeplinirea oricăror sarcini care i-au fost atribuite de Convenția OMI, de Adunarea OMI sau de Consiliul OMI sau a oricărei sarcini din domeniul sus-menționat care ar putea să-i fie atribuită de către sau în cadrul oricărui alt instrument internațional și care a fost acceptată de OMI. Deciziile Comitetului pentru siguranță maritimă și ale organismelor sale subsidiare sunt luate de o majoritate a membrilor.

### **2.3. Actul avut în vedere de Comitetul pentru protecția mediului marin al OMI**

În perioada 13-17 mai 2019, în cursul celei de a 74-a sesiuni a sa (MEPC 74), Comitetul pentru protecția mediului marin urmează să adopte amendamente la anexa II la MARPOL referitoare la reziduurile de încărcătură și la apa de la spălarea cisternelor de produse plutoare persistente cu un grad ridicat de vâscozitate și/sau un punct de topire ridicat, pentru a reduce impactul asupra mediului. Scopul amendamentelor avute în vedere la anexa II la MARPOL este de a aborda poluarea semnificativă cauzată, de exemplu, de deversările de ceară de parafină în statele costiere de la Marea Nordului și Marea Baltică în ultimii ani.

### **2.4. Actul avut în vedere de Comitetul pentru siguranță maritimă al OMI**

În perioada 5-14 iunie 2019, în cadrul celei de a 101-a sesiuni a sa (MSC 101), Comitetul pentru siguranță maritimă urmează să adopte amendamente la Codul internațional din 2011 privind programul de inspecții intensificate efectuate cu ocazia inspecțiilor la vrachiere și petroliere (Codul ESP), amendamente la Codul internațional al mijloacelor de salvare (Codul LSA), amendamente la punctul 4.4.8.1 din Codul LSA, amendamente la fișele pentru echipamente (formularele C, E și P din apendicele la SOLAS) și amendamente la părțile A și A-1 din Codul internațional privind siguranța navelor care utilizează gaze sau alți combustibili cu punct de aprindere scăzut (Codul IGF).

*2.4.1. Scopul amendamentelor la Codul ESP avute în vedere este de a include modificări editoriale prin care să se identifice toate cerințele obligatorii și de a îmbunătăți tabelele și formularele. În plus, amendamentele vor integra modificările editoriale cu noile cerințe esențiale, pentru a aborda actualizările recente la Cerințele unificate (UR) ale Asociației internaționale a societăților de clasificare (IACS), seria Z10. Seria Z10 UR tratează inspecția cocii la petroliere, vrachiere, nave-cisternă pentru produse chimice, petroliere cu cocă dublă și vrachiere cu pereți dubli. Cerințele unificate ale IACS sunt rezoluții adoptate de IACS care se referă la aspecte legate sau reglementate direct de prevederile unei reguli specifice și de practicile societăților de clasificare, precum și la filosofia generală pe care se bazează regulile și practicile societăților de clasificare. Sub rezerva ratificării de către organismul de conducere al fiecărei societăți membre IACS, Cerințele unificate vor fi incluse în Reglementările și practicile societăților membre, în termen de un an de la aprobarea de către Grupul de politici generale al IACS. Cerințele unificate reprezintă cerințe minime. În plus, limba utilizată în propunerile de amendamente este aliniată la nomenclatura OMI pentru a se evita ambiguitatea și inconsecvența.*

*2.4.2. Scopul amendamentelor la Codul LSA avute în vedere este de a garanta punerea uniformă în aplicare a punctului 6.1.1.3 privind lansarea manuală la apă a bărcilor de urgență mici care nu fac parte din ambarcațiunile de salvare ale navei.*

*2.4.3. Scopul amendamentelor la punctul 4.4.8.1 din Codul LSA este de a excepta bărcile de salvare cu două sisteme de propulsie independente de la obligativitatea de a fi echipate cu un număr suficient de rame plutoare și elemente asociate ale acestora*

*(furci de vâslă, bastoane sau mecanisme echivalente) pentru a putea înainta pe mare liniștită. În timpul inspecțiilor, s-a constatat că unele bărci de salvare cu două sisteme de propulsie independente nu fuseseră echipate cu vâsle, rame sau orice alte mecanisme relevante pentru instalarea acestora și s-a concluzionat că cerința relevantă din Codul LSA și MSC/Circ.980/Add.1 nu ia în considerare bărcile de salvare cu două sisteme de propulsie independente.*

2.4.4. *MSC 100 a aprobat o propunere de interpretare unificată indicând următoarele: „În cazul unei bărci de salvare echipată cu două sisteme de propulsie independente, unde mecanismul constă în două motoare separate, linii de arbori, rezervoare de carburant, sisteme de țevi și oricare alte auxiliare asociate, nu trebuie să se aplice punctul 4.4.8.1 din Codul LSA. Pentru toate celelalte aspecte, barca de salvare trebuie să respecte pe deplin punctul 4.4.8 din Codul LSA”.*

Actualul punct 4.4.8.1 din Codul LSA este înlocuit în vederea alinierii acestuia la propunerea de interpretare unificată aprobată de MSC 100.

2.4.5. *Scopul amendamentelor avute în vedere la fișele pentru echipamente (formularele C, E și P din apendicele la SOLAS) este de a modifica punctul 8.1 în Formularele C, E și P din apendicele la Convenția SOLAS, prin inserarea unei note de subsol astfel încât să se precizeze faptul că nu toți indicatorii enumerați sunt aplicabili tuturor navelor și, prin urmare, pot fi eliminați, după caz. În general, nu toate tipurile de nave sunt prevăzute cu indicatorii în cauză (cârmă, elice, instalație de lansare, tangaj și indicator al modului de operare).*

2.4.6. *Amendamentele avute în vedere la părțile A și A-1 din Codul internațional privind siguranța navelor care utilizează gaze sau alți combustibili cu punct de aprindere scăzut (Codul IGF) urmăresc să ofere coerență Codului IGF în ceea ce privește cerințele existente pentru navele care utilizează gaze naturale drept combustibil prin introducerea amendamentelor necesare pe baza experienței acumulate cu privire la aplicarea codului.*

### **3. POZIȚIA CARE URMEAZĂ SĂ FIE ADOPTATĂ ÎN NUMELE UNIUNII**

#### **3.1. Amendamentele la cerințele din anexa II la MARPOL referitoare la cerințele de deversare pentru apa de la spălarea cisternelor care conține produse plutitoare persistente, cu un grad ridicat de vâscozitate**

În cursul celei de a 68-a sesiuni a Comitetului pentru protecția mediului marin (MEPC 68), care a avut loc la Londra în perioada 11-15 mai 2015, a fost aprobat un nou document privind „Revizuirea cerințelor din anexa II la MARPOL care au un impact asupra reziduurilor de încărcătură și a apei de la spălarea cisternelor de produse plutitoare persistente cu un grad ridicat de vâscozitate, care se solidifică, și a definițiilor asociate și pregătirea amendamentelor” pentru a fi inclus pe agenda bienală a Subcomitetului privind prevenirea poluării și acțiunile de intervenție, anul-țintă pentru finalizare fiind 2018.

Propunerile de amendamente la anexa II la MARPOL au fost finalizate în cadrul celei de a 5-a sesiuni a Subcomitetului privind prevenirea poluării și acțiunile de intervenție (PPR 5), care a avut loc la Londra în perioada 5-9 februarie 2018. În cadrul celei de a 73-a sesiuni a Comitetului pentru protecția mediului marin (MEPC 73), care a avut loc la Londra în perioada 22-26 octombrie 2018, s-au aprobat propunerile de amendamente la anexa II la MARPOL în scopul de a fi adoptate în cadrul MEPC 74.

Propunerile de amendamente la anexa II la MARPOL sunt prevăzute în anexa 13 la documentul MEPC 73/19 al OMI. Punctul 11.12 din Raportul MEPC 73 (MEPC 73/19)

precizează faptul că adoptarea acestor amendamente este preconizată să aibă loc în cadrul MEPC 74.

### **3.2. Amendamentele la Codul internațional din 2011 privind programul de inspecții intensificate efectuate cu ocazia inspecțiilor la vrachiere și petroliere (Codul ESP)**

În cadrul celei de a 5-a sesiuni a Subcomitetului pentru proiectarea și construirea navelor (SDC 5), care a avut loc la Londra în perioada 22-26 ianuarie 2018, s-a reamintit că, în cadrul celei de a 4-a sesiuni a Subcomitetului pentru proiectarea și construirea navelor (SDC 4), care a avut loc la Londra în perioada 13-17 februarie 2017, s-a autorizat analiza Codului ESP 2011 de către Asociația internațională a societăților de clasificare (IACS) și de către Secretariat, în scopul propunerii de modificări editoriale prin care să se identifice toate cerințele obligatorii; pentru a se aduce îmbunătățiri formatului tabelelor și formularelor; și pentru a se redacta un raport privind progresele înregistrate, care să fie analizat în cadrul SDC 5.

În cadrul SDC 5 s-a convenit că toate prevederile esențiale incluse în prezent în notele de subsol la Codul ESP 2011 trebuie incluse în corpul principal al noului text consolidat. Tot în cadrul SDC 5 s-a convenit să se aducă îmbunătățiri formatului tabelelor și formularelor din Codul ESP. În fine, în cadrul SDC 5 s-a convenit să se integreze modificările editoriale cu noile amendamente esențiale la Codul ESP 2011 propuse de IACS, care abordează actualizările recente la Cerințele unificate (UR) ale IACS, seria Z10.

În cadrul SDC 5, s-a avizat propunerea de trimitere spre aprobare a propunerilor de amendamente la Codul ESP 2011 cu ocazia celei de a 99-a sesiuni a Comitetului pentru siguranța maritimă (MSC 99), care a avut loc la Londra în perioada 16-25 mai 2018, în vederea adoptării ulterioare a amendamentelor în cadrul celei de a 100-a sesiuni a Comitetului pentru siguranța maritimă (MSC 100) și a intrării în vigoare a acestora la 1 iulie 2020.

În cadrul MSC 99 s-au analizat propunerile de amendamente la Codul ESP 2011 întocmite de SDC 5 în conformitate cu procedura de realizare de actualizări regulate ale Codului și au fost aprobate propunerile de amendamente la Codul ESP 2011 în vederea adoptării acestora cu ocazia MSC 100.

În cadrul MSC 100, care a avut loc la Londra în perioada 3-7 decembrie 2018, s-au analizat propunerile de amendamente, împreună cu modificările propuse și s-a constatat că limbajul utilizat în propunerile de amendamente nu este în conformitate cu nomenclatura OMI, și anume „urmează să” în loc de „trebuie”, fapt care ar putea fi în detrimentul evoluției viitoare a regulamentelor OMI, deoarece ar putea conduce la ambiguități și incoerență. În plus, s-a notat faptul că propunerile de amendamente la Codul ESP 2011 ar trebui să ia în considerare propunerea de versiune consolidată a Codului ESP aflată în prezent în curs de elaborare de către Subcomitetul pentru proiectarea și construirea navelor.

În urma discuțiilor purtate în cadrul MSC 100, s-a decis suspendarea adoptării propunerilor de amendamente la Codul ESP 2011 în vederea pregătirii unui set revizuit de propuneri de amendamente la Codul ESP 2011 folosindu-se „trebuie/ar trebui” în loc de „urmează să”, după caz, pentru a fi prezentate, în vederea adoptării, cu ocazia MSC 101.

Acest punct a fost inclus în Decizia 2018/1601 a Consiliului<sup>2</sup>. În conformitate cu articolul 3 alineatul (3) din Decizia Consiliului, se pot conveni modificări minore ale poziției care

---

<sup>2</sup> Decizia (UE) 2018/1601 a Consiliului din 15 octombrie 2018 privind poziția care urmează să fie luată în numele Uniunii în cadrul Organizației Maritime Internaționale cu ocazia celei de a 73-a sesiuni a Comitetului pentru protecția mediului marin și a celei de a 100-a sesiuni a Comitetului pentru siguranță maritimă în ceea ce privește adoptarea amendamentelor la regula 14 din anexa VI la Convenția

urmează să fie luată în numele Uniunii în legătură cu amendamentele în cauză la Codul ESP 2011 fără a fi necesară o decizie suplimentară a Consiliului. Cu toate acestea, întrucât modificările aduse amendamentelor la Codul ESP nu pot fi considerate minore, acest punct este inclus din nou în prezenta propunere de decizie a Consiliului privind poziția care urmează să fie luată în numele Uniunii Europene în cadrul Organizației Maritime Internaționale cu ocazia celei de a 101-a sesiuni a Comitetului pentru siguranță maritimă.

Propunerea de rezoluție MSC privind amendamentele la Codul ESP 2011 este prevăzută în anexa [X] la Raportul MSC 100 [(MSC 100/XX/Add.X)]. Punctul [10.20] din Raportul MSC 100 [(MSC 100/XX)] indică faptul că adoptarea acestor amendamente este preconizată să aibă loc cu ocazia MSC 101.

### **3.3. Amendamente la punctul 6.1.1.3 din Codul internațional al mijloacelor de salvare (Codul LSA)**

În cadrul celei de a 96-a sesiuni a Comitetului pentru siguranță maritimă (MSC 96), care a avut loc la Londra în perioada 11-20 mai 2016, s-a convenit includerea unui nou document privind „Punerea uniformă în aplicare a punctului 6.1.1.3 din Codul LSA” pe agenda bienală 2016-2017 a Subcomitetului și pe agenda provizorie pentru SSE 4, anul-țintă pentru finalizare fiind 2017. Documentul vizează elaborarea de amendamente la punctul 6.1.1.3 din Codul LSA, în vederea facilitării punerii uniforme în aplicare a acestuia și, în special, pentru a permite utilizarea de mecanisme manuale pentru lansarea la apă a bărcilor de urgență care nu fac parte din ambarcațiunile de salvare ale navei.

În cadrul celei de a 4-a sesiuni a Subcomitetului pentru sisteme și echipamente navale (SSE 4), care a avut loc la Londra în perioada 20-24 martie 2017 și în cadrul celei de a 5-a sesiuni a Subcomitetului pentru sisteme și echipamente navale (SSE 5), care a avut loc la Londra în perioada 12-16 martie 2018, au fost discutate preocupările legate de pericolele pe care propunerile de amendamente la Codul LSA le-ar introduce în cazul în care ar fi permisă etapa de lansare la apă a unei bărci de salvare din poziția de arimaj către poziția de plecare în larg fără numărul de persoane desemnate să constituie echipajul bărcii de urgență la bord, precum și opiniile legate de domeniul de aplicare a amendamentului.

În cadrul celei de a 100-a sesiuni a Comitetului pentru siguranță maritimă (MSC 100), care a avut loc la Londra în perioada 3-7 decembrie 2018, Comitetul a convenit să aprobe propunerile de amendamente la Codul LSA în scopul de a fi adoptate în cadrul MSC 101. Fără a aduce atingere acestei decizii, Comitetul a invitat ca, în cadrul celei de a 6-a sesiuni a Subcomitetului pentru sisteme și echipamente navale, care are loc la Londra în perioada 4-8 martie 2019, să se analizeze preocupările constante legate de propunerile de amendamente, în vederea consilierii MSC 101 anterior adoptării amendamentelor.

Propunerile de amendamente la punctul 6.1.1.3 din Codul LSA sunt prevăzute în anexa [x] la Raportul MSC 100 [(MSC 100/xx/Add.x)]. Punctul [9.6] din Raportul MSC 100 [(MSC 100/xx)] indică faptul că adoptarea acestor amendamente este preconizată să aibă loc cu ocazia MSC 101.

### **3.4. Amendamente la punctul 4.4.8.1 din Codul internațional al mijloacelor de salvare (Codul LSA)**

În cadrul celei de cincea sesiuni a Subcomitetului pentru sisteme și echipamente navale (SSE 5), care a avut loc la Londra în perioada 12-16 martie 2018, Uniunea a propus cu succes o

---

internațională pentru prevenirea poluării de către nave și la Codul internațional din 2011 privind programul de inspecții intensificate efectuate cu ocazia inspecțiilor la vrachiere și petroliere (JO L 267, 25.10.2018, p. 6).

interpretare unificată (IU) a punctului 4.4.8.1 din Codul internațional al mijloacelor de salvare (Codul LSA) și formularele standardizate pentru rapoartele de încercare și evaluare a mijloacelor de salvare (MSC/Circ.980/Add.1, secțiunea 4.4.1.2). MSC 100 a aprobat textul propunerii de IU și a aprobat, de asemenea, alte amendamente la punctul 4.4.8.1 din Codul LSA destinate realizării coerenței între cerința stipulată în cod și IU.

Amendamentele la punctul 4.4.8.1 din Codul internațional al mijloacelor de salvare (Codul LSA) sunt prevăzute în anexa [x] la Raportul MSC 100 [(MSC 100/xx/Add.x)]. Punctul [9.23] din Raportul MSC 100 [(MSC 100/xx)] indică faptul că adoptarea acestor amendamente este preconizată să aibă loc cu ocazia MSC 101.

### **3.5. Amendamente la fișele pentru echipamente (formularele C, E și P din apendicele la SOLAS)**

În cadrul celei de a 100-a sesiuni a Comitetului pentru siguranță maritimă (MSC 100), care a avut loc la Londra în perioada 3-7 decembrie 2018, s-a convenit să se examineze amendamentele la fișele pentru echipamente (formularele C, E și P din apendicele la SOLAS) în conformitate cu interpretarea conform căreia corecțiile/aspectele minore pot fi analizate de către comitete în cadrul punctului „Alte chestiuni” de pe agendele lor. În urma examinării, MSC 100 a aprobat propunerile de amendamente în vederea adoptării lor cu ocazia celei de a 101-a sesiuni a Comitetului pentru siguranță maritimă (MSC 101).

Propunerile de amendamente la fișele pentru echipamente (formularele C, E și P din apendicele la SOLAS) sunt prevăzute în anexa [x] la Raportul MSC 100 [(MSC 100/xx/Add.x)]. Punctul [9.30] din Raportul MSC 100 [(MSC 100/xx)] indică faptul că adoptarea acestor amendamente este preconizată să aibă loc cu ocazia MSC 101.

### **3.6. Amendamente la părțile A și A-1 din Codul internațional privind siguranța navelor care utilizează gaze sau alți combustibili cu punct de aprindere scăzut (Codul IGF)**

În cadrul celei de a patra sesiuni a Subcomitetului privind transportul de mărfuri și containere (CCC 4), care a avut loc la Londra în perioada 11-15 septembrie 2017, s-a reinstituit Grupul de lucru pentru dezvoltarea de dispoziții tehnice pentru siguranța navelor care utilizează combustibili cu punct de aprindere scăzut, pentru a continua activitatea referitoare la propunerile de amendamente la Codul IGF în ceea ce privește pilele de combustie, precum și la dezvoltarea de propuneri de dispoziții tehnice pentru siguranța navelor care utilizează alcool metilic/etilic drept combustibil. CCC 4 a aprobat propunerile de amendamente la părțile A și A-1 din Codul IGF referitoare la cerințele specifice pentru gazele naturale elaborate de Grupul de lucru și a invitat ca, în cadrul celei de a 99-a sesiuni a Comitetului pentru siguranță maritimă (MSC 99), care a avut loc la Londra în perioada 16-25 mai 2018, să se aprobe amendamentele în vederea adoptării lor cu ocazia celei de a 100-a sesiuni a Comitetului pentru siguranță maritimă (MSC 100).

MSC 99 a examinat propunerile de amendamente la părțile A și A-1 din Codul internațional privind siguranța navelor care utilizează gaze sau alți combustibili cu punct de aprindere scăzut (Codul IGF), împreună cu observațiile suplimentare prezentate cu privire la propunerile de amendamente, inclusiv o sugestie de a include o soluție alternativă de protecție împotriva scurgerilor din țevile de combustibil lichefiat în afara sălii mașinii. În urma discuțiilor, MSC 99 a convenit să suspende aprobarea propunerilor de amendamente la părțile A și A-1 din Codul IGF și a însărcinat Subcomitetul privind transportul de mărfuri și containere să reexamineze, în cadrul celei de a cincea sesiuni a sa (CCC 5) care a avut loc la Londra în perioada 10-14 septembrie 2018, propunerile de amendamente la regula 9.5.6 și să prezinte un raport cu privire la constatările în cadrul MSC 100, în regim de urgență.



CCC 5 a examinat propunerile de amendamente la regula 9.5.6 din Codul IGF și a convenit că nu sunt necesare alte modificări ale acestei reguli. CCC 5 a convenit, prin urmare, să invite MSC 100, care a avut loc la Londra în perioada 3-7 decembrie 2018, să aprobe în regim de urgență propunerile de amendamente la părțile A și A-1 din Codul IGF, astfel cum sunt incluse în anexa 1 la documentul CCC 4/12 în vederea adoptării ulterioare a acestora în cadrul celei de a 101-a sesiuni a Comitetului pentru siguranță maritimă (MSC 101).

MSC 100 a fost de acord cu CCC 5 că nu sunt necesare alte modificări ale regulii 9.5.6 în ceea ce privește o soluție alternativă pentru protecția împotriva scurgerilor. Cu toate acestea, opiniile au fost împărțite în ceea ce privește necesitatea de a include un text adițional pentru a garanta aplicabilitatea cerințelor privind detectarea scurgerilor pentru țevile care transportă combustibil lichefiat. MSC 100 a convenit textul astfel cum a fost elaborat de CCC 4 și a aprobat amendamentele la părțile A și A-1 din Codul IGF, în vederea adoptării acestora cu ocazia MSC 101, notând în același timp că ar mai putea fi prezentate propuneri suplimentare în etapa de adoptare.

Propunerile de amendamente la părțile A și A-1 din Codul internațional privind siguranța navelor care utilizează gaze sau alți combustibili cu punct de aprindere scăzut (Codul IGF) sunt prevăzute în anexa [x] la Raportul MSC 100 [(MSC 100/xx/Add.x)]. Punctul [11.5] din Raportul MSC 100 [(MSC 100/xx)] indică faptul că adoptarea acestor amendamente este preconizată să aibă loc cu ocazia MSC 101.

### **3.7. Legislația și competențele UE în materie**

#### *3.7.1. Amendamentele la anexa II la MARPOL*

Directiva 2005/35/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind poluarea cauzată de nave și introducerea unor sancțiuni în caz de încălcare încorporează standarde internaționale pentru poluarea cauzată de nave în legislația UE și vizează să garanteze faptul că persoanele responsabile pentru deversări ilegale fac obiectul unor sancțiuni adecvate. Substanțele poluante din directivă sunt definite ca substanțele care intră sub incidența anexelor I și II la MARPOL. În plus, Directiva 2000/59/CE privind instalațiile portuare de preluare a deșeurilor provenite din exploatarea navelor și a reziduurilor de încărcătură prevede obligația statelor membre de a garanta disponibilitatea instalațiilor adecvate de preluare în porturi pentru a răspunde nevoilor navelor care utilizează în mod obișnuit porturile acestora și obligația navelor de a-și descărca deșeurile, inclusiv reziduurile de încărcătură, în aceste instalații înainte de plecare, cu scopul final de a reduce deversările în mare de deșuri de deșuri provenite de la nave. Apa de la spălarea cisternelor din anexa II sunt considerate reziduuri de încărcătură în temeiul acestei directive. Directiva 2000/59/CE obligă, de asemenea, navele să notifice în prealabil următorul port cu privire la deșeurile și reziduurile de încărcătură pe care doresc să le descarce și cu privire la ce va fi reținut la bord, precum și cu privire la capacitatea de stocare disponibilă.

Prin urmare, amendamentele care urmează să fie adoptate în cadrul MSC 101, care ar introduce modificări ale anexei II la MARPOL referitoare la reziduurile de încărcătură și la apa provenită de la spălarea cisternelor de produse plutitoare persistente cu un grad ridicat de vâscozitate și/sau un punct de topire ridicat, ar afecta legislația UE prin aplicarea Directivei 2005/35/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind poluarea cauzată de nave și introducerea unor sancțiuni în caz de încălcare, precum și a Directivei 2000/59/CE privind instalațiile portuare de preluare a deșeurilor provenite din exploatarea navelor și a reziduurilor de încărcătură.

### *3.7.2. Amendamentele la Codul internațional din 2011 privind programul de inspecții intensificate efectuate cu ocazia inspecțiilor la vrachiere și petroliere (Codul ESP)*

Regulamentul (UE) nr. 530/2012 al Parlamentului European și Consiliului privind accelerarea introducerii cerințelor referitoare la coca dublă sau a unor standarde de proiectare echivalente pentru petrolierele cu cocă simplă urmărește să stabilească un calendar de introducere accelerată a aplicării cerințelor privind coca dublă sau a unor standarde de proiectare echivalente care se regăsesc în MARPOL 73/78, definită la articolul 3 din respectivul regulament, la petrolierele cu cocă simplă și să interzică transportul către sau din porturile statelor membre al produselor petroliere grele cu petroliere cu cocă simplă.

Regulamentul (UE) nr. 530/2012 impune aplicarea schemei de evaluare a stării navei (CAS) a OMI la petrolierele cu cocă simplă mai vechi de 15 ani. În conformitate cu articolul 5, petrolierele respective au obligația de a respecta CAS, care este definită ulterior la articolul 6 ca fiind schema de evaluare a stării adoptată prin Rezoluția MEPC 94(46) din 27 aprilie 2001, astfel cum a fost modificată prin Rezoluția MEPC 99(48) din 11 octombrie 2002 și prin Rezoluția MEPC 112(50) din 4 decembrie 2003. 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. Întrucât CAS utilizează ESP pentru a-și atinge obiectivul, orice modificare a inspecțiilor ESP va fi aplicabilă în mod direct și automat prin Regulamentul (UE) nr. 530/2012.

Prin urmare, amendamentele care urmează să fie adoptate în cadrul MSC 101, care ar introduce modificări ale Codului ESP, ar afecta legislația UE prin aplicarea Regulamentului (UE) nr. 530/2012 al Parlamentului European și al Consiliului privind accelerarea introducerii cerințelor referitoare la coca dublă sau a unor standarde de proiectare echivalente pentru petrolierele cu cocă simplă.

### *3.7.3. Amendamentele la punctul 6.1.1.3 din Codul LSA*

Dispozitivele de lansare și troliturile sunt incluse în Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/773 al Comisiei din 15 mai 2018 privind cerințele de proiectare, de construcție și de performanță, precum și standardele de încercare pentru echipamentele maritime și de abrogare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2017/306. În regulamentul respectiv de punere în aplicare se face trimitere la Codul LSA și la Rezoluția MSC.81(70) în legătură cu punctele MED/1.21, 1.23, 1.24 și 1.25 în ceea ce privește dispozitivele de lansare. Aceste echipamente intră, prin urmare, 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 care urmează să fie adoptate în cadrul MSC 101, care ar introduce modificări ale Codului LSA, ar afecta legislația UE prin aplicarea Directivei 2014/90/EU și a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2018/778.

### *3.7.4. Amendamentele la punctul 4.4.8.1 din Codul LSA*

Bărcile de salvare sunt incluse în Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/773 al Comisiei din 15 mai 2018 privind cerințele de proiectare, de construcție și de performanță, precum și standardele de încercare pentru echipamentele maritime și de abrogare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2017/306. În regulamentul respectiv de punere în aplicare, se face trimitere la Codul LSA și la Rezoluția MSC/Circular 980 în legătură cu punctul MED/1.7. Aceste echipamente intră, prin urmare, 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 care urmează să fie adoptate în cadrul MSC 101, care ar introduce modificări ale Codului LSA, ar afecta legislația UE prin aplicarea Directivei 2014/90/EU și a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2018/778.

### *3.7.5. Amendamentele la fișele pentru echipamente (formularele C, E și P din apendicele la SOLAS)*

Articolul 6 alineatul (2) litera (a) punctul (i) din Directiva 2009/45/CE privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri aplică SOLAS, astfel cum a fost modificată, navelor de pasageri din clasa A.

Prin urmare, modificările care urmează să fie adoptate în cadrul MSC 101, care ar introduce modificări ale fișelor pentru echipamente, ar afecta legislația UE prin aplicarea Directivei 2009/45/CE.

### *3.7.6. Amendamentele la părțile A și A-1 din Codul internațional privind siguranța navelor care utilizează gaze sau alți combustibili cu punct de aprindere scăzut (Codul IGF)*

Articolul 6 alineatul (2) litera (a) punctul (i) din Directiva 2009/45/CE privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri aplică SOLAS, astfel cum a fost modificată, navelor de pasageri din clasa A. Codul IGF este obligatoriu pentru navele de pasageri prin intermediul SOLAS. În plus, Directiva 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 octombrie 2014 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi obligă statele membre să se asigure că GNL este disponibil în principalele porturi ale UE pentru navele maritime începând cu sfârșitul anului 2025. Cadrele politice naționale au fost finalizate de către statele membre ale UE pentru dezvoltarea pieței combustibililor alternativi și infrastructura acestora, cu un accent deosebit pe diferitele măsuri de sprijin și inițiative pentru promovarea și dezvoltarea punctelor de realimentare cu GNL pentru navele maritime.

Prin urmare, amendamentele care urmează să fie adoptate în cadrul MSC 101, care ar introduce modificări ale Codului LSA, ar afecta legislația UE prin aplicarea Directivei 2009/45/CE și a Directivei 2014/94/UE.

### *3.7.7. Competența UE*

Amendamentele la anexa II la MARPOL referitoare la reziduurile de încărcătură și la apa provenită de la spălarea cisternelor de produse plutoare persistente cu un grad ridicat de vâscozitate și/sau un punct de topire ridicat ar afecta aplicarea legislației UE prin aplicarea Directivei 2005/35/CE și a Directivei 2000/59/CE.

Amendamentele la Codul ESP 2011 ar afecta legislația UE prin aplicarea Regulamentului (UE) nr. 530/2012 al Parlamentului European și al Consiliului privind accelerarea introducerii cerințelor referitoare la coca dublă sau a unor standarde de proiectare echivalente pentru petrolierele cu cocă simplă.

Amendamentele la punctul 6.1.1.3 din Codul internațional al mijloacelor de salvare (Codul LSA) ar afecta aplicarea legislației UE prin aplicarea Directivei 2014/90/UE și a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2018/778.

Amendamentele la interpretarea unificată a punctului 4.4.8.1 din Codul LSA ar afecta aplicarea legislației UE prin aplicarea Directivei 2014/90/UE și a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2018/778.

Amendamentele la fișele pentru echipamente (formularele C, E și P din apendicele la SOLAS) ar afecta legislația UE prin aplicarea Directivei 2009/45/CE.

Amendamentele la părțile A și A-1 din Codul internațional privind siguranța navelor care utilizează gaze sau alți combustibili cu punct de aprindere scăzut (Codul IGF) ar afecta legislația UE prin aplicarea Directivei 2009/45/CE și a Directivei 2014/94/UE.

## 4. TEMEI JURIDIC

### 4.1. Temei juridic procedural

#### 4.1.1. Principii

Articolul 218 alineatul (9) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE) prevede posibilitatea adoptării unor decizii de stabilire „a pozițiilor care trebuie adoptate în numele Uniunii în cadrul unui organism creat printr-un acord, în cazul în care acest organism trebuie să adopte acte cu efecte juridice, cu excepția actelor care modifică sau completează cadrul instituțional al acordului”.

Articolul 218 alineatul (9) din TFUE se aplică indiferent dacă Uniunea este sau nu membră a organismului în cauză sau parte la acordul respectiv<sup>3</sup>.

Conceptul de „acte cu efecte juridice” include actele care au efecte juridice în temeiul normelor de drept internațional aplicabile organismului în cauză. Acesta include, de asemenea, instrumentele care nu au un caracter obligatoriu în temeiul dreptului internațional, dar care „au vocația de a influența în mod decisiv conținutul reglementării adoptate de legiuitorul Uniunii”<sup>4</sup>.

#### 4.1.2. Aplicarea la cazul în discuție

Comitetul pentru protecția mediului marin al OMI și Comitetul pentru siguranță maritimă al OMI sunt organisme create printr-un acord, și anume prin Convenția privind Organizația Maritimă Internațională.

Actele pe care Comitetul pentru protecția mediului marin al OMI și Comitetul pentru siguranță maritimă al OMI sunt chemate să le adopte constituie acte cu efecte juridice. Actele avute în vedere au vocația de a influența în mod decisiv conținutul următoarelor acte legislative ale UE:

- Directiva 2005/35/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind poluarea cauzată de nave și introducerea unor sancțiuni în caz de încălcare și Directiva 2000/59/CE privind instalațiile portuare de preluare a deșeurilor provenite din exploatarea navelor și a reziduurilor de încărcătură. Aceasta se datorează faptului că substanțele poluante sunt definite în Directiva 2005/35/CE ca fiind substanțele care intră sub incidența anexelor I și II la MARPOL. În plus, Directiva 2000/59/CE prevede obligația statelor membre de a garanta disponibilitatea instalațiilor adecvate de preluare în porturi pentru a răspunde cerințelor navelor care utilizează în mod obișnuit porturile acestora, cu scopul final de a reduce deversările de deșuri provenite din exploatarea navelor și de reziduuri de încărcătură, sporind astfel protecția mediului marin.
- Regulamentul (UE) nr. 530/2012 al Parlamentului European și al Consiliului privind accelerarea introducerii cerințelor referitoare la coca dublă sau a unor standarde de proiectare echivalente pentru petrolierele cu cocă simplă. Aceasta se datorează faptului că Regulamentul (UE) nr. 530/2012 impune aplicarea schemei de evaluare a

<sup>3</sup> Cauza C-399/12, Germania/Consiliul (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, punctul 64.

<sup>4</sup> Cauza C-399/12, Germania/Consiliul (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, punctele 61-64.

stării navei (CAS) a OMI, iar CAS utilizează Programul de intensificare a inspecțiilor (ESP) ca instrument pentru atingerea scopului acesteia.

- Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/773 al Comisiei din 15 mai 2018 privind cerințele de proiectare, de construcție și de performanță, precum și standardele de încercare pentru echipamentele maritime și de abrogare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2017/306 și 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. Aceasta se datorează faptului că Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/773 face trimitere la Codul LSA în ceea ce privește dispozitivele de lansare și, prin urmare, acest tip de echipament intră în domeniul de aplicare al Directivei 2014/90/UE.
- Directiva 2009/45/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind regulile și standardele de siguranță pentru navele de pasageri. Aceasta se datorează faptului că Directiva 2009/45 stabilește că navele de pasageri din clasa A trebuie să respecte integral cerințele Convenției SOLAS, cu modificările ulterioare.
- Directiva 2009/45/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri, coroborat cu Directiva 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi. Aceasta se datorează faptului că Directiva 2009/45/CE stabilește că navele de pasageri din clasa A trebuie să respecte integral cerințele Convenției SOLAS, cu modificările ulterioare, precum și faptului că Directiva 2014/94/UE obligă statele membre să se asigure că GNL este disponibil în principalele porturi ale UE pentru navele maritime începând cu sfârșitul anului 2025.

Actele avute în vedere nu completează și nu modifică cadrul instituțional al acordului.

Prin urmare, temeiul juridic procedural al propunerii de decizie este articolul 218 alineatul (9) din TFUE.

## **4.2. Temei juridic material**

### *4.2.1. Principii*

Temeiul juridic material al unei decizii adoptate în temeiul articolului 218 alineatul (9) din TFUE depinde în primul rând de obiectivul și de conținutul actului avut în vedere cu privire la care se adoptă o poziție în numele Uniunii. În cazul în care actul avut în vedere urmărește două obiective sau include două elemente, iar unul dintre aceste obiective sau elemente poate fi identificat ca fiind obiectivul sau elementul principal, iar celălalt obiectiv sau element are mai degrabă un caracter accesoriu, decizia adoptată în temeiul articolului 218 alineatul (9) din TFUE trebuind să se întemeieze pe un singur temei juridic material, respectiv cel impus de obiectivul sau de elementul principal sau predominant.

### *4.2.2. Aplicarea la cazul în discuție*

Obiectivul principal și conținutul actului avut în vedere se referă la transportul maritim. Prin urmare, temeiul juridic material al deciziei propuse este articolul 100 alineatul (2) din TFUE.

## **4.3. Concluzie**

Temeiul juridic al deciziei propuse ar trebui să fie articolul 100 alineatul (2) din TFUE coroborat cu articolul 218 alineatul (9) din TFUE.

Propunere de

## **DECIZIE A CONSILIULUI**

**privind poziția care urmează să fie luată în numele Uniunii Europene în cadrul Comitetului pentru protecția mediului marin al Organizației Maritime Internaționale și în cadrul Comitetului pentru siguranță maritimă al Organizației Maritime Internaționale în ceea ce privește adoptarea unor amendamente la anexa II la Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave, a unor amendamente la Codul internațional din 2011 privind programul de inspecții intensificate efectuate cu ocazia inspecțiilor la vrachiere și petroliere, a unor amendamente la Codul internațional al mijloacelor de salvare, a unor amendamente la formularele C, E și P din appendicele la Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare și la Codul internațional privind siguranța navelor care utilizează gaze sau alți combustibili cu punct de aprindere scăzut**

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) Măsurile luate de Uniune în sectorul transportului maritim ar trebui să urmărească protejarea mediului marin și îmbunătățirea siguranței maritime.
- (2) Convenția privind Organizația Maritimă Internațională („OMI”) a intrat în vigoare la 17 martie 1958. OMI este o agenție specializată a Organizației Națiunilor Unite, responsabilă cu siguranța și securitatea transportului maritim și cu prevenirea poluării maritime și atmosferice de către nave.
- (3) În conformitate cu articolul 38 litera (a) din Convenția privind OMI, Comitetul pentru protecția mediului marin îndeplinește funcțiile încredințate OMI prin intermediul sau în baza unor convenții internaționale pentru prevenirea și controlul poluării maritime de către nave, în special în ceea ce privește adoptarea și modificarea reglementărilor sau a altor prevederi.
- (4) În conformitate cu articolul 28 litera (b) din Convenția privind OMI, Comitetul pentru siguranță maritimă asigură echipamentele tehnice pentru îndeplinirea oricăror sarcini care i-au fost atribuite conform convenției respective de către Adunarea OMI sau de către Consiliul OMI sau a oricăror sarcini care intră în domeniul de aplicare a articolului respectiv, care pot fi atribuite Comitetului pentru siguranță maritimă în temeiul oricărui alt instrument internațional și care sunt acceptate de către OMI.
- (5) Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave („Convenția MARPOL”) a intrat în vigoare la 2 octombrie 1983.
- (6) În conformitate cu articolul 16 alineatul (2) litera (c) din Convenția MARPOL, amendamentele la aceasta pot fi adoptate de organismul corespunzător, în acest caz Comitetul pentru protecția mediului marin.

- (7) Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare („Convenția SOLAS”) a intrat în vigoare la 25 mai 1980.
- (8) În temeiul articolului VIII litera (b) punctul (iii) din Convenția SOLAS, Comitetul pentru siguranță maritimă al OMI poate adopta amendamente la Convenția SOLAS.
- (9) În timpul celei de a 74-a sesiuni a sa, care va avea loc în perioada 13-17 mai 2019 („MEPC 74”), Comitetul pentru protecția mediului marin urmează să adopte amendamente la anexa II la Convenția MARPOL.
- (10) În timpul celei de a 101-a sesiuni a sa, care va avea loc în perioada 5-14 iunie 2019 („MSC 101”), Comitetul pentru siguranță maritimă urmează să adopte amendamente la Codul internațional din 2011 privind programul de inspecții intensificate efectuate cu ocazia inspecțiilor la vrachiere și petroliere („Codul ESP 2011”), la Codul internațional al mijloacelor de salvare („Codul LSA”), la fișele pentru echipamente (formularele C, E și P din apendicele la SOLAS), precum și amendamente la părțile A și A-1 din Codul internațional privind siguranța navelor care utilizează gaze sau alți combustibili cu punct de aprindere scăzut („Codul IGF”).
- (11) Este oportun să se stabilească poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul MEPC 74, întrucât amendamentele la anexa II la Convenția MARPOL vor avea vocația de a influența în mod decisiv conținutul legislației Uniunii, mai exact al Directivei 2005/35/CE a Parlamentului European și a Consiliului<sup>5</sup> și al Directivei 2000/59/CE al Parlamentului European și a Consiliului<sup>6</sup>.
- (12) Este oportun să se stabilească poziția care urmează să fie luată în numele Uniunii în cadrul MSC 101, întrucât amendamentele la Codul ESP 2011 vor putea influența în mod decisiv conținutul legislației Uniunii, mai exact al Regulamentului (UE) nr. 530/2012 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>7</sup>, întrucât amendamentele la Codul LSA vor putea influența în mod decisiv conținutul legislației Uniunii, mai exact al Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2018/773 al Comisiei<sup>8</sup> și al Directivei 2014/90/UE a Parlamentului European și a Consiliului<sup>9</sup>, întrucât amendamentele la Convenția SOLAS vor putea influența în mod decisiv conținutul legislației Uniunii, mai exact al Directivei 2009/45/CE a Parlamentului European și a Consiliului<sup>10</sup> și întrucât amendamentele la Codul IGF vor putea influența în mod decisiv conținutul legislației Uniunii, mai exact al Directivei 2009/45/CE a Parlamentului European și a

---

<sup>5</sup> Directiva 2005/36/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 septembrie 2005 privind recunoașterea calificărilor profesionale (JO L 255, 30.9.2005, p. 22).

<sup>6</sup> Directiva 2000/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 27 noiembrie 2000 privind instalațiile portuare de preluare a deșeurilor provenite din exploatarea navelor și a reziduurilor de încărcătură (JO L 332, 28.12.2000, p. 81).

<sup>7</sup> 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).

<sup>8</sup> Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/773 al Comisiei din 15 mai 2018 privind cerințele de proiectare, de construcție și de performanță, precum și standardele de încercare pentru echipamentele maritime și de abrogare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2017/306 (JO L 133, 30.5.2018, p. 1).

<sup>9</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 257, 28.8.2014, p. 146).

<sup>10</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).

Consiliului privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri coroborat cu Directiva 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului<sup>11</sup>.

- (13) Amendamentele la anexa II la Convenția MARPOL ar trebui să asigure reducerea impactului asupra mediului legat de reziduurile de încărcătură și de apa provenită de la spălarea cisternelor de produse plutitoare persistente cu un grad ridicat de vâscozitate și/sau un punct de topire ridicat.
- (14) Amendamentele la Codul ESP 2011 ar trebui să includă modificări editoriale ale codului, care să identifice toate cerințele obligatorii și să îmbunătățească tabelele și formularele, precum și să combine modificările editoriale cu noile cerințe esențiale, pentru a aborda actualizările recente ale Cerințelor unificate ale Asociației internaționale a societăților de clasificare, seria Z10.
- (15) Amendamentele la punctul 6.1.1.3 din Codul LSA ar trebui să asigure punerea uniformă în aplicare în ceea ce privește lansarea manuală la apă a bărcilor de urgență mici care nu fac parte din ambarcațiunile de salvare ale navei.
- (16) Amendamentele la punctul 4.4.8.1 din Codul LSA ar trebui să asigure exceptarea pentru bărcile de salvare cu două sisteme de propulsie independente de la obligativitatea de a fi echipate cu un număr suficient de rame plutitoare și elemente asociate ale acestora pentru a putea înainta pe mare liniștită.
- (17) Amendamentele la punctul 8.1. din fișele pentru echipamente Formularele C, E și P din apendicele la Convenția SOLAS ar trebui să asigure claritatea în ceea ce privește faptul că nu toți indicatorii enumerați sunt aplicabili tuturor navelor și, prin urmare, pot fi eliminați după caz.
- (18) Amendamentele la părțile A și A-1 din Codul IGF ar trebui să asigure coerența în ceea ce privește cerințele existente pentru navele care utilizează gazele naturale drept combustibil, prin introducerea amendamentelor necesare pe baza experienței acumulate cu privire la aplicarea codului.
- (19) Poziția Uniunii urmează să fie exprimată de statele membre ale Uniunii care sunt membre ale Comitetului pentru protecția mediului marin al OMI și ale Comitetului pentru siguranță maritimă al OMI, acționând împreună, în interesul Uniunii,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

#### *Articolul 1*

Poziția care urmează să fie luată în numele Uniunii în cadrul celei de a 74-a sesiuni a Comitetului pentru siguranță maritimă al OMI este de exprimare a acordului cu privire la adoptarea amendamentelor la anexa II la Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave, referitoare la cerințele de deversare pentru apa provenită de la spălarea cisternelor care conține produse plutitoare persistente și cu un grad ridicat de vâscozitate, prevăzute în anexa 13 la Documentul MEPC 73/19/add.1 al OMI.

---

<sup>11</sup> Directiva 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 octombrie 2014 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi (JO L 307, 28.10.2014, p. 1).



## *Articolul 2*

Poziția care urmează să fie luată în numele Uniunii, în cadrul celei de a 101-a sesiuni a Comitetului pentru siguranță maritimă al OMI este de exprimare a acordului cu privire la:

- (a) adoptarea amendamentelor la Codul internațional din 2011 privind programul de inspecții intensificate efectuate cu ocazia inspecțiilor la vrachiere și petroliere, prevăzute în anexa [X] la documentul [MSC 100/XX/Add.X] al OMI;
- (b) adoptarea amendamentelor la punctul 6.1.1.3 din Codul LSA, prevăzute în anexa [X] la documentul [MSC 100/XX/Add.X] al OMI;
- (c) adoptarea amendamentelor la punctul 4.4.8.1 din Codul LSA, prevăzute în anexa [X] la documentul [MSC 100/XX/Add.X] al OMI;
- (d) adoptarea amendamentelor la punctul 8.1. din fișele pentru echipamente Formularele C, E și P din apendicele la Convenția SOLAS, prevăzute în anexa [X] la documentul [MSC 100/XX/Add.X] al OMI;
- (e) adoptarea amendamentelor la părțile A și A-1 din Codul IGF, prevăzute în anexa [X] la documentul [MSC 100/XX/Add.X] al OMI.

## *Articolul 3*

1. Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii, astfel cum este prevăzută la articolul 1, este exprimată de statele membre, care sunt toate membre ale OMI, acționând împreună în interesul Uniunii.
2. Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii, astfel cum este prevăzută la articolul 2, este exprimată de statele membre, care sunt toate membre ale OMI, acționând împreună în interesul Uniunii.
3. 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*

Prezenta decizie intră în vigoare la data adoptării.

Adoptată la Bruxelles,

*Pentru Consiliu  
Președintele*