



COMISIA  
EUROPEANĂ

Bruxelles, 20.2.2024  
COM(2024) 74 final

2024/0040 (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 81-a sesiuni a Comitetului pentru protecția mediului marin și cu ocazia celei de a 108-a sesiuni a Comitetului pentru siguranță maritimă cu privire la adoptarea amendamentelor la Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave (MARPOL), la Convenția pentru managementul apelor de balast, la Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS), la Codul internațional privind siguranța navelor care utilizează gaze sau alți combustibili cu punct de aprindere scăzut (Codul IGF), la Codul internațional din 2011 privind programul intensificat de inspecții efectuate cu ocazia inspecțiilor la vrachiere și petroliere (Codul ESP 2011), la Codul internațional al mijloacelor de salvare (LSA), la Codul internațional pentru instalațiile de protecție contra incendiului (Codul FSS) și la Codul privind pregătirea navigatorilor, brevetarea/atestarea și efectuarea serviciului de cart (STCW).**

## **EXPUNERE DE MOTIVE**

### **1. OBIECTUL PROPUNERII**

Prezenta propunere se referă la o decizie de stabilire a poziției care trebuie adoptată în numele Uniunii cu ocazia celei de a 81-a sesiuni a Comitetului pentru protecția mediului marin al Organizației Maritime Internaționale (MEPC 81), programată să se desfășoare în perioada 18-22 martie 2024, și cu ocazia celei de a 108-a sesiuni a Comitetului pentru siguranță maritimă al Organizației Maritime Internaționale (MSC 108), programată să se desfășoare în perioada 15-24 mai 2024.

În cadrul MEPC 81 se are în vedere adoptarea unor amendamente la:

- (1) articolul V din Protocolul I la Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave (MARPOL);
- (2) anexa VI la MARPOL și
- (3) Convenția pentru managementul apelor de balast.

În cadrul MSC 108 se are în vedere adoptarea unor amendamente la:

- (4) capitolele II-1, II-2 și V din Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS) din 1974;
- (5) Codul internațional privind siguranța navelor care utilizează gaze sau alți combustibili cu punct de aprindere scăzut (Codul IGF);
- (6) Codul internațional din 2011 privind programul intensificat de inspecții efectuate cu ocazia inspecțiilor la vrachiere și petroliere (Codul ESP 2011);
- (7) Codul internațional al mijloacelor de salvare (Codul LSA);
- (8) Codul internațional pentru instalațiile de protecție contra incendiului (Codul FSS) și
- (9) secțiunea A-VI/1 din Codul privind pregătirea navigatorilor, brevetarea/atestarea și efectuarea serviciului de cart (Codul STCW).

### **2. CONTEXTUL PROPUNERII**

#### **2.1. Convenția privind Organizația Maritimă Internațională**

Convenția privind Organizația Maritimă Internațională (OMI) instituie OMI. Scopul OMI este de a oferi un forum de cooperare în domeniul reglementării și al practicilor privind chestiunile tehnice de orice natură care interesează transportul maritim în cadrul comerțului internațional. De asemenea, OMI urmărește să încurajeze adoptarea generală a celor mai înalte standarde posibile în materie de siguranță maritimă, de eficiență a navigației și de prevenire și control al poluării marine cauzate de nave, promovând condiții de concurență echitabile. Totodată, ea își propune să abordeze aspectele administrative și juridice conexe.

Convenția a intrat în vigoare la 17 martie 1958.

Toate statele membre sunt părți la Convenție. Uniunea nu este parte 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, și la anexa VI, care a intrat în vigoare la 18 mai 2005. Uniunea nu este parte la MARPOL.

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

## **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. Ea 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.

OMI este deschisă tuturor statelor și toate statele membre ale UE sunt membre ale OMI. Relațiile dintre UE și OMI se bazează, în special, pe Acordul din 1974 de cooperare și colaborare între Organizația Interguvernamentală Consultativă pentru Navigație Maritimă (IMCO) și Comisia Comunităților Europene.

Comitetul pentru siguranță maritimă al OMI (MSC) este alcătuit din toți membrii OMI și se întrunește cel puțin o dată pe an. El examinează toate chestiunile care intră în domeniul de competență al organizației, cum ar fi 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 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 protecția mediului marin al OMI (MEPC) este, de asemenea, alcătuit din toți membrii OMI și se întrunește cel puțin o dată pe an. Acesta abordează aspectele de mediu care intră în sfera de competență a organizației cu privire la controlul și prevenirea poluării de către nave care face obiectul tratatului MARPOL, cum ar fi poluarea cu petrol, produse chimice transportate în vrac, ape uzate, deșeuri și emisii generate de nave în aer, inclusiv poluanți atmosferici și emisii de gaze cu efect de seră. Alte chestiuni abordate sunt gestionarea apei de balast, sistemele antivegetative, reciclarea navelor, pregătirea și răspunsul în caz de poluare și identificarea zonelor speciale și a zonelor maritime deosebit de sensibile.

Atât Comitetul pentru siguranță maritimă, cât și Comitetul pentru protecția mediului marin ale OMI prevăd mecanismele necesare pentru îndeplinirea oricăror sarcini care le-au fost atribuite de Convenția OMI, de Adunarea OMI sau de Consiliul OMI ori a oricărei sarcini din domeniul sus-menționat care ar putea să le fie atribuită de către orice alt instrument internațional sau în cadrul unui astfel de instrument și care a fost acceptată de OMI. Deciziile Comitetului pentru siguranță maritimă și ale Comitetului pentru protecția mediului marin, precum și ale organismelor subsidiare ale acestora sunt adoptate cu votul majorității membrilor.

## **2.3. Actele avute în vedere de Comitetul pentru protecția mediului marin al OMI**

În cadrul celei de a 81-a sesiuni, care se va derula în perioada 18-22 martie 2024, Comitetul pentru protecția mediului marin al OMI urmează să adopte amendamente la articolul V din Protocolul I la MARPOL, amendamente la anexa VI la MARPOL, precum și amendamente la Convenția pentru managementul apelor de balast.

Scopul amendamentelor avute în vedere pentru articolul V din Protocolul I la MARPOL este de a revizui procedurile de raportare în caz de pierdere a containerelor, pentru a evita dubla raportare.

Scopul amendamentelor avute în vedere pentru anexa VI la MARPOL, referitoare la combustibilii cu punct de aprindere scăzut și la alte aspecte legate de păcură, este de a soluționa problema cerinței privind testarea și includerea de informații privind punctul de aprindere în documentul privind operațiunea de buncheraj (*Bunker Delivery Note – BDN*) pentru combustibilii cu punct de aprindere scăzut, care era incompatibilă cu amendamentele recente la capitolul II-2 din Convenția SOLAS, adoptate în cadrul MSC 106. În ceea ce privește amendamentele privind accesibilitatea datelor din baza de date a OMI privind consumul de combustibil al navelor (SCD OMI), precum și privind includerea de date referitoare la activitatea de transport și creșterea nivelului de granularitate în SCD OMI, scopul lor este de a optimiza utilizarea SCD pentru a facilita elaborarea politicilor de decarbonizare a transportului maritim.

Scopul amendamentelor avute în vedere pentru Convenția pentru managementul apelor de balast este de a promova utilizarea registrelor electronice în temeiul convenției.

#### **2.4. Actele avute în vedere de Comitetul pentru siguranță maritimă al OMI**

În cadrul celei de a 108-a sesiuni, care se va derula în perioada 15-24 mai 2024, Comitetul pentru siguranță maritimă urmează să adopte amendamente la capitolele II-1, II-2 și V din Convenția SOLAS, Codul IGF, Codul ESP 2011, Codul LSA, Codul FSS și secțiunea A-VI/1 din Codul STCW.

Scopul amendamentelor avute în vedere pentru capitolele II-1, II-2 și V din Convenția SOLAS din 1974 este de a asigura remorcarea în condiții de siguranță a navelor, de a spori protecția împotriva incendiilor a navelor de pasageri, inclusiv a navelor de pasageri de tip ro-ro și, respectiv, de a simplifica prelucrarea rapoartelor de pierdere a containerelor.

Scopul amendamentelor avute în vedere pentru Codul IGF este de a spori siguranța navelor, inclusiv a navelor de pasageri, care utilizează drept combustibil gaze naturale.

Scopul amendamentelor avute în vedere pentru Codul ESP 2011 este de a clarifica procedurile de aprobare și certificare a unei întreprinderi angajate în măsurarea grosimii structurilor corpului navei.

Scopul amendamentelor avute în vedere pentru Codul LSA este de a promova siguranța maritimă prin revizuirea vitezei de coborâre a ambarcațiunilor de salvare și a bărcilor de urgență pentru navele de pasageri, prin asigurarea unei performanțe adecvate în apă a vestelor de salvare pentru siguranța navigatorilor și prin creșterea standardelor de siguranță ale sistemelor cu un singur palan și cârlig care folosesc cârlige de decuplare în sarcină.

Scopul amendamentelor avute în vedere pentru Codul FSS este de a spori protecția împotriva incendiilor a navelor de pasageri, în special a navelor de pasageri de tip ro-ro.

Scopul amendamentelor avute în vedere pentru secțiunea A-VI/1 din Codul STCW este de a asigura navigatorilor un mediu de lucru lipsit de pericole.

### **3. POZIȚIA CARE URMEAZĂ SĂ FIE ADOPTATĂ ÎN NUMELE UNIUNII ÎN CADRUL CELEI DE A 81-A SESIUNI A COMITETULUI PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI MARIN**

#### **3.1. Amendamentele aduse articolului V din Protocolul I la Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave (MARPOL)**

MSC 103 a convenit să includă în agenda sa post-bienală un document privind „Elaborarea de măsuri privind detectarea și raportarea obligatorie a containerelor pierdute pe mare care ar putea îmbunătăți localizarea, urmărirea și recuperarea containerelor respective”, fiind

necesare două sesiuni pentru a completa acest punct, și să desemneze Subcomitetul pentru transportul încărcăturilor și al containerelor (CCC) drept organ de coordonare.

CCC 8 a convenit asupra instituirii unui grup de lucru pentru elaborarea de măsuri referitoare la detectarea și raportarea obligatorie a containerelor pierdute pe mare, căruia i s-a încredințat printre altele sarcina de a pregăti, având în vedere observațiile formulate și deciziile luate în plen, proiecte de amendamente la articolul V din Protocolul I la Convenția MARPOL, pe baza unei contribuții a UE (CCC 8/11/1).

După examinarea raportului grupului de lucru, CCC 8 fost de acord cu proiectele de amendamente la articolul V din Protocolul I la Convenția MARPOL, în vederea adoptării concomitente de către MEPC.

Poziția Uniunii a fost de a sprijini în mod activ amendamentele respective astfel cum au fost incluse într-o contribuție a UE [CC 8/11/1 (Australia et al.)].

MEPC 80 a aprobat proiectele de amendamente la articolul V din Protocolul I la MARPOL, după ce a luat act de faptul că MSC 107 a aprobat proiectele de amendamente conexe la capitolul V din Convenția SOLAS, în vederea adoptării în cadrul MEPC 81.

Poziția Uniunii a fost de a sprijini în mod activ proiectele de amendamente sub rezerva aprobării proiectelor de amendamente conexe la capitolul V din Convenția SOLAS de către MSC 107.

Prin urmare, Uniunea ar trebui să sprijine aceste amendamente, întrucât este important să se instituie un sistem unic de raportare pentru pierderea containerelor, astfel încât să se evite dublarea cerințelor privind transmiterea informațiilor și să nu se creeze confuzie, ceea ce ar da naștere unui risc de neraportare a containerelor pierdute pe mare.

### **3.2. Amendamentele aduse anexei VI la MARPOL**

*În ceea ce privește amendamentele aduse anexei VI la MARPOL, referitoare la combustibilii cu punct de aprindere scăzut și la alte aspecte legate de păcură:*

MEPC 79, după ce a adoptat amendamente la anexa VI la MARPOL prin Rezoluția MEPC.362(79) pentru a adăuga punctul de aprindere la informațiile care trebuie incluse în documentul privind operațiunea de buncheraj (BDN), a invitat statele membre și organizațiile internaționale interesate să prezinte propuneri pentru MEPC 80, menționând în mod specific stabilirea în regula 18.4 din anexa VI la MARPOL a unei derogări pentru combustibilii cu punct de aprindere scăzut, pentru a soluționa problema în cadrul obiectivului 3.7 existent (MEPC 79/15, punctul 3.37).

După luarea în considerare a raportului Grupului de lucru privind poluarea aerului și eficiența energetică, MEPC 80 a aprobat proiectele de amendamente la regulile 2, 14, 18 și la apendicele I la anexa VI la MARPOL, în vederea adoptării în cadrul MEPC 81.

Poziția Uniunii a fost ca discuțiile pe marginea amendamentelor să fie purtate de grupul de lucru privind poluarea aerului, astfel încât amendamentele să poată fi analizate în detaliu.

Poziția Uniunii ar trebui să fie aceea de a sprijini aceste amendamente pentru a remedia problema cerinței de testare și de includere în BDN a informațiilor privind punctul de aprindere în cazul combustibililor cu punct de aprindere scăzut, care nu corespunde amendamentelor recente la capitolul II-2 din Convenția SOLAS, adoptate în cadrul MSC 106.

*În ceea ce privește amendamentele aduse anexei VI la MARPOL care vizează accesibilitatea datelor din baza de date a OMI privind consumul de combustibil al navelor (SCD OMI), precum și includerea de date referitoare la activitatea de transport și creșterea nivelului de granularitate în SCD OMI:*

În cadrul celei de a șaptezeci și opta sesiuni, MEPC a aprobat un flux de lucru dedicat revizuirii sistemului OMI de colectare a datelor privind consumul de păcură al navelor (SCD), invitând statele membre și organizațiile internaționale interesate să prezinte propuneri concrete în cadrul unei viitoare sesiuni a ISWG-GHG (documentul MEPC 78/17, punctul 7.120).

Ulterior, Grupul de lucru intersesional privind GES (ISWG-GHG) a discutat, în cadrul celei de a 13-a sesiuni, o propunere de modificare a SCD OMI prezentată în documentul ISWG-GHG 13/7 (Austria et al.), analizând posibile modificări viitoare ale modulului de raportare GISIS al OMI, cum ar fi parametri de raportare suplimentari și o transparență sporită.

MEPC 79 a constatat că propunerea privind includerea de date referitoare la activitatea de transport, posibila utilizare a tehnologiilor inovatoare și nivelul de granularitate al datelor raportate se bucură de o susținere largă și, în consecință, ISWG-GHG 14 a primit sarcina de a examina mai în amănunt proiectele de amendamente la apendicele IX la anexa VI la MARPOL, utilizând ca bază anexa 1 la documentul ISWG-GHG 13/7, iar cosponsorii documentului ISWG-GHG 13/7 au fost invitați să se consulte cu delegațiile care au exprimat îngrijorări, pentru a lucra la o eventuală propunere revizuită.

ISWG-GHG 14 a luat act de diversele contribuții și a invitat MEPC 80 să constate:

1. că în cadrul grupului există o susținere largă pentru includerea de date privind activitatea de transport și pentru un nivel sporit de granularitate a datelor raportate în sistemul OMI de colectare a datelor privind consumul de păcură al navelor;
2. că au fost exprimate îngrijorări cu privire la diverse aspecte, cum ar fi imaturitatea și calendarul amendamentelor propuse, tendința de a complica excesiv mecanismul CII, accesibilitatea datelor și transparența, precum și faptul că grupul nu ar fi în măsură să ajungă la o concluzie cu privire la aceste aspecte; și
3. să înainteze propunerile enunțate în documentele ISWG-GHG 14/4, ISWG-GHG 14/4/1 și ISWG-GHG 14/4/2, precum și compilarea amendamentelor propuse, care figurează în anexa 3 la documentul MEPC 80/WP.6, Grupului de lucru privind poluarea aerului și eficiența energetică, care se preconizează că va fi înființat în cursul MEPC 80, pentru a fi analizate suplimentar în vederea finalizării, ținând seama de observațiile formulate în cadrul acestei sesiuni.

Grupul a precizat că această chestiune nu va fi reexaminată în cursul ISWG-GHG 15 și că orice document suplimentar pe această temă ar trebui prezentat în cadrul MEPC 80.

În cursul MEPC 80 a fost înființat Grupul de lucru privind poluarea aerului și eficiența energetică cu obiectivul de a discuta mai multe subiecte, printre care propunerile de amendamente la anexa VI la MARPOL care vizează revizuirea sistemului OMI de colectare a datelor privind consumul de păcură al navelor, utilizând ca bază anexa 3 la documentul MEPC 80/WP.6, în vederea finalizării proiectelor de amendamente la anexa VI la MARPOL în cadrul sesiunii respective.

MEPC 80 a aprobat proiectele de amendamente la anexa VI la MARPOL, în vederea adoptării în cadrul MEPC 81.

Poziția Uniunii ar trebui să fie aceea de a sprijini aceste amendamente, întrucât ele optimizează utilizarea SCD pentru a facilita elaborarea politicilor de decarbonizare a transportului maritim și reprezintă un compromis între accesul mai larg la datele din SCD OMI și controlul acestora de către Secretariatul OMI. Pe de o parte, societăților de consultanță analitică și entităților de cercetare li se acordă acces la datele din SCD, sub rezerva aprobării

de către Secretariatul OMI, iar pe de altă parte se oferă oricărei companii posibilitatea de a dezvălui publicului larg, în mod voluntar, datele din SCD referitoare la navele lor.

### **3.3. Amendamentele aduse Convenției pentru managementul apelor de balast**

În cursul MEPC 80 a fost înființat Grupul pentru examinarea apelor de balast. Acesta a primit, printre altele, sarcina să analizeze ghidul propus privind utilizarea registrelor electronice în temeiul Convenției pentru managementul apelor de balast (Convenția BWM), cuprins în anexa la documentul MEPC 79/4/10, și să consilieze comitetul în consecință, iar în funcție de rezultatul analizei ghidului propus privind utilizarea registrelor electronice în temeiul Convenției BWM, să examineze amendamentele subsecvente propuse la Convenția BWM, cuprinse în documentul MEPC 79/4/9, și să consilieze comitetul în consecință.

Grupul de lucru a finalizat proiectul de ghid privind utilizarea registrelor electronice în temeiul Convenției BWM și a invitat MEPC 80 să adopte proiectul de rezoluție a MEPC privind Ghidul de utilizare a registrelor electronice în temeiul Convenției BWM. Împreună cu finalizarea proiectului de ghid, grupul a abordat și câteva aspecte legate de amendamentele subsecvente propuse pentru regulile A-1 și B-2 din convenție, referitoare la registrele electronice existente care ar putea să nu corespundă ghidului, precum și la verificarea înregistrărilor de către comandant.

În continuare, MEPC 80 a examinat și a aprobat proiectele de amendamente la regulile A-1 și B-2 din Convenția BWM, referitoare la utilizarea registrelor electronice în temeiul convenției, în vederea adoptării în cadrul MEPC 81.

Poziția Uniunii ar trebui să fie aceea de a sprijini aceste amendamente, întrucât ele reprezintă un pas înainte spre digitalizare prin păstrarea de registre electronice în temeiul Convenției BWM.

## **4. POZIȚIA CARE URMEAZĂ SĂ FIE ADOPTATĂ ÎN NUMELE UNIUNII ÎN CADRUL CELEI DE A 108-A SESIUNI A COMITETULUI PENTRU SIGURANȚĂ MARITIMĂ**

### **4.1. Amendamentele aduse capitolelor II-1, II-2 și V din Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS) din 1974**

*În ceea ce privește amendamentele aduse capitolului II-1 din SOLAS 1974:*

MSC 103 a convenit să încredințeze Subcomitetului pentru proiectarea și construcția navelor (SDC) sarcina realizării unui nou document, intitulat „Elaborare de amendamente la regula II-1/3-4 în vederea aplicării la alte tipuri de nave a cerințelor privind echipamentele de remorcare de urgență aplicabile petrolierelor”, termenul de finalizare fiind 2023.

În cadrul SDC 8, Uniunea a prezentat în sprijinul acestui punct de pe ordinea de zi, împreună cu Australia, Canada, Maroc, Noua Zeelandă și Vanuatu, documentul SDC 8/12/1, propunând extinderea domeniului de aplicare al regulii II-1/3-4 punctul 1 din Convenția SOLAS (aplicabilă în prezent numai petrolierelor cu capacitate brută de încărcare de cel puțin 20 000 de tone) la toate navele noi, altele decât petrolierele, cu tonaj brut mai mare sau egal cu 20 000. Pe de altă parte, China (SDC 8/12) a propus amendamentul ca regula II-1/3-4 din Convenția SOLAS să fie aplicabilă navelor, altele decât petrolierele, cu un tonaj brut mai mare de 150 000.

Președintele a subliniat că cele două contribuții prezentate la acest punct de pe ordinea de zi diferă prea mult una față de alta. Prin urmare, având în vedere lipsa de timp, cea mai bună cale de urmat ar fi amânarea discuției pentru SDC 9.

SDC 9 a înființat Grupul de experți pentru aplicarea pe alte tipuri de nave a echipamentelor de remorcare de urgență utilizate la petroliere și i-a încredințat sarcina de a finaliza proiectele de amendamente la regula II-1/3-4 din Convenția SOLAS, ținând seama de observațiile și deciziile luate în plen, pe baza documentului SDC 8/12/1. În urma discuțiilor și având în vedere că o largă majoritate s-a exprimat în favoarea propunerii din documentul SDC 8/12/1, subcomitetul a convenit asupra unei valori-prag de minimum 20 000 GT, de la care navele noi trebuie să dețină sisteme de remorcare de urgență. Subcomitetul a invitat MSC 107 să aprobe proiectele de amendamente la regula II-1/3-4 din Convenția SOLAS, în vederea adoptării ulterioare (SDC 9/16, anexa 9).

Poziția Uniunii a fost de a sprijini amendamentele propuse de Uniune pentru regula II-1/3-4 din Convenția SOLAS în sensul extinderii domeniului de aplicare al regulii II-1/3-4 punctul 1 din Convenția SOLAS (aplicabilă în prezent numai petrolierelor cu capacitate brută de încărcare de cel puțin 20 000 de tone) la toate navele noi cu tonaj brut de 20 000 sau mai mult, altele decât petrolierele.

MSC 107 a aprobat proiectele de amendamente la regula II-1/3-4 din Convenția SOLAS care vizează noile cerințe de dotare cu sisteme de remorcare de urgență a tuturor navelor noi de cel puțin 20 000 GT, altele decât petrolierele, în vederea adoptării în cadrul MSC 108.

Poziția Uniunii ar trebui să fie aceea de a sprijini aceste amendamente, astfel încât să crească în mod substanțial siguranța și să se asigure că toate navele noi cu tonaj brut de 20 000 sau mai mult, altele decât petrolierele – în special navele de pasageri – pot fi remorcate în condiții de siguranță în caz de urgență.

*În ceea ce privește amendamentele aduse capitolului II-2 din Convenția SOLAS din 1974, referitor la protecția împotriva incendiilor, în special pe navele de pasageri, și anume:*

*Prevenirea incendiilor și a exploziilor – regula 4:*

MSC 105 a aprobat, iar MSC 106 a adoptat proiectele de amendamente la capitolul II-2 din Convenția SOLAS referitoare la furnizorii de păcură care nu au îndeplinit cerințele privind punctul de aprindere, acțiunile împotriva furnizorilor de păcură despre care s-a constatat că livrează păcură care nu respectă cerințele minime privind punctul de aprindere și documentația pentru punctul de aprindere al lotului efectiv de combustibil în momentul buncherajului.

De asemenea, MSC 105 a aprobat planul de acțiune actualizat și înființarea Grupului de corespondență pentru elaborarea de măsuri suplimentare în vederea îmbunătățirii siguranței navelor în ceea ce privește utilizarea păcurii, acesta urmând să prezinte un raport în cadrul MSC 107, în vederea elaborării în continuare a proiectelor de ghiduri privind abordarea de către nave a situațiilor în care rezultatele testelor orientative sugerează posibilitatea ca păcura furnizată să nu respecte cerințele privind punctul de aprindere.

Grupul de corespondență a convenit să continue elaborarea unei cerințe generale SOLAS conform căreia păcura nu ar trebui să periclitizeze siguranța navei, similar regulii 18.3.1.1.3 din anexa VI la MARPOL, pe baza anexei 3 la MSC 107/6. Grupul a discutat și preocupările exprimate în plen cu privire la mențiunea „dăunător pentru personal”. Luând act de faptul că termenul „dăunător pentru personal” a fost utilizat în anexa VI la MARPOL, grupul a convenit să utilizeze același termen în proiectele de amendamente la Convenția SOLAS. În sfârșit, grupul a convenit asupra proiectului noii reguli II-2/4.2.1.9 din Convenția SOLAS, astfel cum figurează în anexa 3 la MSC 107/WP.10, în vederea aprobării de către comitet și apoi a adoptării sale.



MSC 107 a aprobat proiectele de amendamente la regula II-2/4 din Convenția SOLAS care vizează parametrii păcurii, alții decât punctul de aprindere, în vederea adoptării în cadrul MSC 108.

Poziția Uniunii în cadrul MSC 107 a fost de a continua discuțiile cu privire la acest demers în cadrul unui grup de lucru, întrucât grupul de corespondență nu a finalizat această activitate.

Poziția Uniunii ar trebui să fie de a sprijini aceste amendamente, întrucât ele vor spori siguranța utilizării păcurii, în special pe navele de pasageri.

*Suprimarea incendiilor și cerințe speciale – regulile 7, 9, 20 și 23:*

MSC 97 a fost de acord cu noua propunere a UE privind incendiile de pe punțile ro-ro ale navelor de pasageri, pe baza unui studiu privind accidentele care au loc pe navele de pasageri de tip ro-ro, identificând 14 domenii de posibile intervenții pentru îmbunătățirea și modificarea instrumentelor.

Cea de a 6-a sesiune a Subcomitetului pentru sisteme și echipamente navale (SSE) a reușit să finalizeze proiectul de orientări intermediare, care includea mai multe propuneri rezultate direct din cele două studii FIRESAFE. În plus, SSE 6 a înregistrat progrese semnificative în ceea ce privește elaborarea proiectelor de amendamente la orientările revizuite pentru întreținerea și inspecția sistemelor și aparaturii de protecție împotriva incendiilor (MSC.1/Circ.1432).

SSE 8 a dezvoltat în continuare proiectele de amendamente la capitolul II-2 din Convenția SOLAS și la Codul FSS pentru navele de pasageri de tip ro-ro noi și existente și a reînființat Grupul de corespondență pentru protecția împotriva incendiilor pentru a realiza mai multe progrese între sesiuni, cu termenii de referință prevăzuți la punctul 6.26 din documentul SSE 8/20, încredințând grupului sarcina de a prezenta un raport în cadrul acestei sesiuni.

SSE 9 a fost de acord cu proiectele de amendamente la capitolul II-2 din Convenția SOLAS în ceea ce privește protecția împotriva incendiilor pe navele de pasageri de tip ro-ro, astfel cum figurează în anexa 5 la SSE 9/20, în vederea aprobării de către MSC 107 și apoi a adoptării de către MSC 108.

SSE 9 a precizat, de asemenea, că grupul a luat în considerare detectarea incendiilor în posturile de comandă și în spațiile de serviciu îndepărtate de pe navele de marfă și a convenit ca termenul „post de comandă central cu echipaj permanent”, propus în raportul Grupului de corespondență (SSE 9/6), să fie înlocuit cu termenul „toate posturile de comandă și camerele de control al încărcăturii”. În continuare, subcomitetul a fost de acord cu proiectele de amendamente la regula II-2/7.5.5 din Convenția SOLAS, astfel cum figurează în anexa 5 la SSE 9/20, în vederea aprobării de către MSC 107 și apoi a adoptării de către MSC 108.

Poziția Uniunii în cadrul SSE 9 a fost aceea de a sprijini în general raportul Grupului de corespondență pentru protecția împotriva incendiilor (SSE 9/6) și de a propune ca acest document, precum și documentul SSE 9/6/1 (Japonia) să fie transmise Grupului de lucru pentru protecția împotriva incendiilor, care să poarte discuții detaliate suplimentare în vederea finalizării amendamentelor la capitolul II-2 din Convenția SOLAS și la Codul FSS în cadrul sesiunii respective.

MSC 107 a aprobat proiectele de amendamente la capitolul II-2 din Convenția SOLAS, referitoare la protecția împotriva incendiilor a navelor de pasageri de tip ro-ro, astfel cum se prevede la punctul 14.16.2 din raportul MSC 107 (MSC 107/20) și în anexa 33 la MSC 107/20/Add. 1, în vederea adoptării în cadrul MSC 108.

Poziția Uniunii în cadrul MSC 107 a fost de a sprijini proiectul de amendament la capitolul II-2 din Convenția SOLAS, ținând totuși seama de modificările propuse de Japonia (MSC 107/14/4).

Poziția Uniunii ar trebui să fie aceea de a sprijini aceste amendamente, întrucât ele vor prezenta beneficii semnificative pentru siguranța vieții pe mare prin îmbunătățirea standardelor de protecție împotriva incendiilor pe navele de pasageri, în special pe navele de pasageri de tip ro-ro.

*În ceea ce privește amendamentele la capitolul V din SOLAS 1974, referitoare la siguranța navigației – regulile 31 și 32:*

MSC 103 a convenit să includă în agenda sa post-bienală un document privind „Elaborarea de măsuri privind detectarea și raportarea obligatorie a containerelor pierdute pe mare care ar putea îmbunătăți localizarea, urmărirea și recuperarea containerelor respective”, fiind necesare două sesiuni pentru a completa acest punct, și să desemneze Subcomitetul pentru transportul încărcăturilor și al containerelor (CCC) drept organ de coordonare.

CCC 8 a convenit înființarea unui grup de lucru pentru elaborarea de măsuri referitoare la detectarea și raportarea obligatorie a containerelor pierdute pe mare, căruia i s-a încredințat printre altele, având în vedere observațiile formulate și deciziile luate în plen, sarcina de a pregăti proiecte de amendamente la capitolul V din Convenția SOLAS, pe baza unei contribuții a UE (CCC 8/11/1).

CCC 8 a finalizat și a fost de acord cu proiectele de amendamente la capitolul V din Convenția SOLAS, astfel cum figurează în anexa 7 la CCC 8/18, acestea urmând să fie transmise către MSC 107 în vederea aprobării și apoi a adoptării. De asemenea, subcomitetul a susținut opinia grupului de lucru potrivit căreia proiectele de amendamente ar trebui să intre în vigoare la 1 ianuarie 2026, cu condiția ca amendamentele să fie adoptate înainte de 1 iulie 2024, în conformitate cu ciclul de modificare ad-hoc la jumătatea perioadei convenit de MSC 104 (CCC 8/WP.5, punctul 18).

Poziția Uniunii în cadrul CCC 8 a fost de a sprijini în mod activ propunerea din CCC 8/11/1 (Australia et al.) și de a propune ca documentul respectiv, împreună cu documentele CCC 8/INF.7 (Țările de Jos) și CCC 8/INF.9 (Franța), să facă obiectul unei discuții tehnice în cadrul grupului de lucru pe tema elaborării de măsuri referitoare la detectarea și raportarea obligatorie a containerelor pierdute pe mare.

MSC 107 a aprobat proiectele de amendamente la capitolul V din Convenția SOLAS, referitoare la raportarea pierderii containerelor, în vederea adoptării în cadrul MSC 108.

Uniunea ar trebui să sprijine aceste amendamente, întrucât ele vor simplifica prelucrarea rapoartelor de pierdere a containerelor în vederea respectării obligațiilor normative, vor prevedea o cerință de raportare din partea statului de pavilion către OMI, vor spori siguranța navigației și vor preveni poluarea.

#### **4.2. Amendamentele aduse Codului internațional privind siguranța navelor care utilizează gaze sau alți combustibili cu punct de aprindere scăzut (Codul IGF)**

CCC 8 a convenit să înființeze Grupul de lucru pentru amendamentele la Codul IGF și revizuirea Codului internațional pentru construcția și echipamentul navelor pentru transportul în vrac al gazelor lichefiate (Codul IGC) și a încredințat acestui grup, ținând seama de observațiile formulate și de deciziile luate în plen, sarcina de a finaliza mai multe proiecte de amendamente la Codul IGF.

CCC 8 a fost de acord cu proiectele de amendamente la Codul IGF, astfel cum figurează în anexa 3 la CCC 8/18, acestea urmând să fie transmise către MSC 107 spre aprobare și apoi

adoptare. În acest context, subcomitetul a aprobat recomandarea grupului de lucru de a emite o circulară a MSC privind punerea în aplicare timpurie a proiectelor de amendamente la punctele 4.2.2 și 8.4.1-8.4.3 din Codul IGF, sub rezerva adoptării de către MSC 108 (CCC 8/WP.4, punctul 14).

Poziția Uniunii în cadrul CCC 8 a fost de a sprijini înființarea unui grup de lucru care să finalizeze amendamentele la Codul IGF, astfel cum figurează în raportul Grupului de corespondență (CCC 8/3), și care să analizeze documentele CCC 8/3/1-3 (IACS) și CCC 8/3/4 (Republica Coreea), precum și a unui grup de lucru pentru elaborarea de dispoziții în materie de siguranță pentru noii combustibili alternativi, în special cu scopul de a finaliza proiectul de orientări intermediare pentru navele care utilizează combustibili GPL și de a continua elaborarea proiectului de orientări intermediare pentru navele care utilizează hidrogenul drept combustibil.

MSC 107 a aprobat proiectele de amendamente la Codul IGF, în vederea adoptării în cadrul MSC 108, împreună cu o circulară a MSC privind punerea în aplicare timpurie a proiectelor de amendamente la punctele 4.2.2 și 8.4.1-8.4.3 din Codul IGF.

Uniunea ar trebui să sprijine aceste amendamente, întrucât ele vor spori siguranța navelor – inclusiv a navelor de pasageri – care utilizează drept combustibil gaze naturale.

#### **4.3. Amendamentele aduse Codului internațional din 2011 privind programul intensificat de inspecții efectuate cu ocazia inspecțiilor la vrachiere și petroliere (Codul ESP 2011)**

În cadrul MSC 106 au fost adoptate amendamentele la părțile A și B din anexele A și B la Codul ESP 2011 care fuseseră elaborate de SDC 8 în conformitate cu procedura de efectuare a actualizărilor periodice ale codului convenite de MSC 92, care exceptează actualizările periodice ale Codului ESP 2011 de la ciclul de patru ani pentru intrarea în vigoare a amendamentelor la Convenția SOLAS (MSC 92/26, punctul 13.31). Amendamentele ar trebui să fie considerate acceptate la 1 ianuarie 2024 și să intre în vigoare la 1 iulie 2024.

SDC 9 a analizat documentul SDC 9/6 (China), în care se propune modificarea procedurilor de aprobare și certificare a unei firme implicate în măsurarea grosimii structurilor corpului navei astfel încât să se permită administrațiilor să își exercite dreptul de a audita o firmă care efectuează măsurarea grosimii structurilor corpului navei. În urma analizei, subcomitetul a convenit asupra unui proiect de rezoluție a MSC având drept obiect amendamente la Codul internațional din 2011 privind programul intensificat de inspecții efectuate cu ocazia inspecțiilor la vrachiere și petroliere (Codul ESP 2011), astfel cum figurează în anexa 3 la SDC 9/16, care urma să fie transmis către MSC 107 în vederea aprobării și apoi a adoptării.

Poziția Uniunii cu privire la SDC 9 a fost de a sprijini propunerea.

MSC 107 a aprobat proiectele de amendamente la Codul ESP 2011, în vederea adoptării în cadrul MSC 108.

Poziția Uniunii în cadrul MSC 107 a fost de a sprijini propunerea.

Prin urmare, Uniunea ar trebui să sprijine aceste amendamente, întrucât ele vor clarifica procedurile de aprobare și certificare a unei firme angajate în măsurarea grosimii structurilor corpului navei prevăzute în anexele la amendamentele din 2019 la Codul ESP 2011, făcând referire la administrație și nu la o organizație recunoscută de administrație.

#### **4.4. Amendamentele aduse Codului internațional al mijloacelor de salvare (Codul LSA)**

*În ceea ce privește amendamentele aduse vitezei minime și maxime de coborâre a ambarcațiunilor de salvare și a bărcilor de urgență (punctele 6.1.2.8 și 6.1.2.10 din Codul LSA):*

MSC 99 a analizat documentul MSC 99/20/2 (Japonia) și a fost de acord să includă în agenda sa post-bienală un document privind „Elaborarea de amendamente la Codul LSA pentru revizuirea vitezei de coborâre a ambarcațiunilor de salvare și a bărcilor de urgență pentru navele de transport marfă”, fiind necesare două sesiuni pentru a completa acest punct, și să desemneze Subcomitetul SSE drept organ de coordonare (MSC 99/22, punctele 20.14-20.18). Comitetul a convenit, de asemenea, că amendamentele care urmează să fie elaborate ar trebui să se aplice tuturor navelor de transport marfă cărora le este aplicabil capitolul III din Convenția SOLAS și tuturor instalațiilor de lansare la apă care utilizează palane și vinciuri, iar instrumentul care trebuie modificat este Codul LSA, punctul 6.1.2.8.

SSE 9, după ce a reamintit că documentul s-a limitat doar la amendamente care vizează navele de transport marfă, a luat act de concluzia Grupului de lucru pentru Codul LSA potrivit căreia proiectul de cerințe revizuite privind viteza minimă de coborâre a ambarcațiunilor de salvare și a bărcilor de urgență nu va avea niciun efect asupra navelor de pasageri, care au deja o limitare a înălțimii gruiei în conformitate cu regula III/24 din Convenția SOLAS. Prin urmare, subcomitetul a invitat MSC 107 să extindă la navele de pasageri aplicarea proiectelor de amendamente menționate la capitolul VI din Codul LSA pentru punctele 6.1.2.8 și 6.1.2.10 revizuite, astfel încât să se aplice și viteza maximă de coborâre, observând că grupul a elaborat proiectele de amendamente astfel încât să se aplice atât navelor de transport marfă, cât și navelor de pasageri.

Ulterior, Subcomitetul a convenit asupra unui proiect de rezoluție a MSC privind amendamentele la Codul LSA care vizează viteza minimă și maximă de coborâre a ambarcațiunilor de salvare și a bărcilor de urgență, precum și foaia de verificare/monitorizare și formatul de înregistrare, astfel cum figurează în anexa 4 la SSE 9/20, în vederea aprobării de către MSC 107 și apoi a adoptării de către MSC 108.

MSC 107 a fost de acord să modifice proiectele de amendamente la punctul 6.1.2.10 din Codul LSA astfel cum se sugerează în documentul MSC 107/14/5 și a aprobat proiectele de amendamente la Codul LSA (punctele 6.1.2.8 și 6.1.2.10), în vederea adoptării în cadrul MSC 108.

Poziția Uniunii în cadrul MSC 107 a fost de a sprijini această decizie, întrucât va spori siguranța pe navele de pasageri.

Poziția Uniunii ar trebui să fie aceea de a sprijini amendamentele, întrucât ele promovează siguranța maritimă prin revizuirea vitezei de coborâre a ambarcațiunilor de salvare și a bărcilor de urgență în cazul navelor de pasageri.

*În ceea ce privește amendamentele privind performanța în apă a vestelor de salvare (punctul 2.2.1.6.2 din Codul LSA):*

MSC 101 inclusese pe ordinea de zi post-bienală a comitetului un document privind „Elaborarea de amendamente la Codul LSA și la Rezoluția MSC.81(70) pentru a aborda performanța în apă a vestelor de salvare SOLAS”, cu scopul de a îmbunătăți performanța în apă a vestelor de salvare pentru a atenua riscurile asociate imersării navigatorilor în apă, fiind necesare două sesiuni pentru completarea punctului, și desemnase subcomitetul ca organ de coordonare.

SSE 9 a fost de acord cu proiectele de amendamente la capitolul II din Codul LSA, astfel cum figurează în anexa 4 la SSE 9/20, în vederea aprobării de către MSC 107 și apoi a adoptării de către MSC 108.

Poziția Uniunii în cadrul SSE 9 a fost de a susține transmiterea către Grupul de lucru pentru LSA a secțiunilor relevante din SSE 9/3 (anexele 2 și 3 la raportul Grupului de corespondență pentru LSA), precum și a documentelor prezentate în cadrul acestui punct de pe ordinea de zi, în vederea unei analize detaliate și a finalizării în cadrul acestei sesiuni.

MSC 107 a aprobat proiectele de amendamente la capitolul II din Codul LSA, referitoare la performanța în apă a vestelor de salvare, în vederea adoptării în cadrul MSC 108.

Poziția Uniunii a fost de a susține transmiterea către Grupul de lucru pentru LSA a secțiunilor relevante din SSE 9/3 (anexele 2 și 3 la raportul Grupului de corespondență pentru LSA), precum și a documentelor prezentate în cadrul acestui punct de pe ordinea de zi, în vederea unei analize detaliate și a finalizării în cadrul acestei sesiuni.

Poziția Uniunii ar trebui să fie aceea de a sprijini amendamentele, întrucât ele promovează siguranța maritimă prin asigurarea unei performanțe adecvate în apă a vestelor de salvare, pentru siguranța navigatorilor.

*În ceea ce privește amendamentele pentru sistemele cu un singur palan și cârlig pentru bărcile de salvare (punctele 4.4.7.6.8 și 4.4.7.6.17 din Codul LSA)*

MSC 99 a analizat documentul MSC 99/20/2 (Japonia) și a fost de acord să includă în agenda sa post-bienală un document privind „Elaborarea de amendamente la Codul LSA pentru revizuirea vitezei de coborâre a ambarcațiunilor de salvare și a bărcilor de urgență pentru navele de transport marfă”, fiind necesare două sesiuni pentru a completa acest punct, și să desemneze Subcomitetul SSE drept organ de coordonare (MSC 99/22, punctele 20.14-20.18).

SSE 7 a analizat proiectele de amendamente la punctul 4.4.7.6.17 din Codul LSA privind sistemele cu un singur palan și cârlig cu capacitate de decuplare în sarcină și a fost de acord, în principiu, cu proiectele de amendamente (SSE 7/WP.3, anexa 5).

MSC 106 a analizat documentul MSC 106/11/1 (Bahamas et al.), identificând o consecință neprevăzută a eliminării propuse a punctului 4.4.7.6.8 referitor la cârligele cu capacitate de decuplare fără sarcină, și a fost de acord că sunt necesare discuții suplimentare în cadrul SSE 9. În plus, comitetul a redefinit sfera de cuprindere a documentului pentru a include alte subpuncte ale punctului 4.4.7.6 din Codul LSA, cu scopul de a oferi claritatea necesară pentru aplicarea consecventă a cerințelor, și l-a redenumit „Amendamente la Codul LSA privind sistemele cu un singur palan și cârlig cu capacitate de decuplare în sarcină”.

SSE 9 a fost de acord cu proiectele de amendamente (deja aprobate de SSE 7) la punctele 4.4.7.6.8 și 4.4.7.6.17 din capitolul IV din Codul LSA, referitoare la sistemele cu un singur palan și cârlig, astfel cum figurează în anexa 4 la SSE 9/20, în vederea aprobării de către MSC 107 și apoi a adoptării de către MSC 108. În acest sens, subcomitetul a fost de acord că ar trebui să se considere că cârligele solide care au o piedică cu arc pe gura cârligului îndeplinesc cerințele de la punctul 4.4.7.6.8 din Codul LSA, astfel cum a fost modificat, în cazul în care revin automat la poziția inițială.

Poziția Uniunii în cadrul SSE 9 a fost aceea de a continua discuțiile pe marginea documentelor relevante în cadrul grupului de lucru.

MSC 107 a aprobat proiectele de amendamente la punctele 4.4.7.6.8 și 4.4.7.6.17 din Codul LSA, referitoare la privind sistemele cu un singur palan și cârlig, în vederea adoptării în cadrul MSC 108.

Poziția Uniunii a fost de a sprijini amendamentele.

Poziția Uniunii ar trebui să fie aceea de a sprijini amendamentele la Codul LSA, întrucât ele promovează siguranța maritimă prin creșterea standardelor de siguranță ale sistemelor cu un singur palan și cârlig care folosesc cârlige de decuplare în sarcină ca urmare a eliminării derogărilor prevăzute la punctul 4.4.7.6.17.

#### **4.5. Amendamentele aduse Codului internațional pentru instalațiile de protecție contra incendiului (Codul FSS)**

MSC 97 a fost de acord cu noua propunere a UE privind incendiile de pe punțile ro-ro ale navelor de pasageri, pe baza unui studiu privind accidentele care au loc pe navele de pasageri de tip ro-ro, identificând 14 domenii de posibile intervenții pentru îmbunătățirea și modificarea instrumentelor.

SSE 6 a reușit să finalizeze proiectul de orientări intermediare, care includea mai multe propuneri rezultate direct din cele două studii FIRESAFE. În plus, SSE 6 a înregistrat progrese semnificative în ceea ce privește elaborarea proiectelor de amendamente la orientările revizuite pentru întreținerea și inspecția sistemelor și aparaturii de protecție împotriva incendiilor (MSC.1/Circ.1432). În cele din urmă, MSC 101 a aprobat orientările intermediare.

SSE 7 a aprobat în principiu proiectele de amendamente la Codul FSS, capitolele 7 și 9, ținând seama de faptul că grupul de corespondență va analiza mai în amănunt chestiunea cerințelor suplimentare pentru sistemul cu detectoare de căldură liniare din Codul FSS.

SSE 8 a dezvoltat în continuare proiectele de amendamente la capitolul II-2 din Convenția SOLAS și la Codul FSS pentru navele de pasageri de tip ro-ro noi și existente și a reînființat Grupul de corespondență pentru protecția împotriva incendiilor pentru a realiza mai multe progrese între sesiuni, cu termenii de referință prevăzuți la punctul 6.26 din documentul SSE 8/20, încredințând grupului sarcina de a prezenta un raport în cadrul acestei sesiuni.

SSE 9 a fost de acord cu proiectele de amendamente la Codul FSS, astfel cum figurează în anexa 6 la SSE 9/20, în vederea aprobării de către MSC 107 și apoi a adoptării de către MSC 108, odată cu adoptarea proiectelor de amendamente conexe la Convenția SOLAS.

Poziția Uniunii în cadrul SSE 9 a fost aceea de a sprijini în general raportul Grupului de corespondență pentru protecția împotriva incendiilor (SSE 9/6) și de a propune ca acest document, precum și documentul SSE 9/6/1 (Japonia) să fie transmise Grupului de lucru pentru protecția împotriva incendiilor, care să poarte discuții detaliate suplimentare în vederea finalizării amendamentelor la capitolul II-2 din Convenția SOLAS și la Codul FSS în cadrul acestei sesiuni.

MSC 107 a aprobat proiectele de amendamente la Codul FSS referitoare la protecția împotriva incendiilor a navelor de pasageri de tip ro-ro, în vederea adoptării de către MSC 108 odată cu proiectele de amendamente conexe la Convenția SOLAS.

Poziția Uniunii a fost de a sprijini aceste amendamente.

Poziția Uniunii ar trebui să fie aceea de a sprijini aceste amendamente, întrucât ele vor prezenta beneficii semnificative pentru siguranța vieții pe mare prin îmbunătățirea protecției împotriva incendiilor pe navele de pasageri, în special pe navele de pasageri de tip ro-ro.

#### **4.6. Amendamentele aduse Codului privind pregătirea navigatorilor, brevetarea/atestarea și efectuarea serviciului de cart (Codul STCW)**

MSC 105 a confirmat că Grupul de lucru tripartit comun pentru OIM/OMI (JTWG) ar trebui să ia în considerare, în noul său mandat, elaborarea unor dispoziții privind pregătirea care să

abordeze comportamentele agresive și hărțuirea în sectorul maritim, inclusiv agresiunea sexuală și hărțuirea sexuală (SASH) (MSC 105/20, punctul 16.14.1), și a însărcinat Subcomitetul pentru elemente umane, pregătire și efectuare a serviciului de cart (HTW) să elaboreze și să finalizeze, cu prioritate, dispoziții ale STCW privind pregătirea care să abordeze comportamentele agresive și hărțuirea în sectorul maritim, inclusiv SASH, în cadrul noului document intitulat „Revizuire cuprinzătoare a Convenției STCW din 1978 și a Codului STCW”, ținând seama de activitatea care urmează să fie desfășurată în coordonare cu JTWG.

HTW 9 a fost de acord cu proiectele de amendamente la tabelul A-VI/1-4 din Codul STCW în sensul de a preveni și a interveni în cazurile de comportament agresiv și de hărțuire, inclusiv SASH, astfel cum figurează în anexa 7 la HTW 9/15, în vederea aprobării de către MSC 107 și ulterior a adoptării de către MSC 108. Subcomitetul a convenit, de asemenea, că proiectele de amendamente ar trebui examinate de JTWG și retrimise către HTW 10 pentru examinare finală înainte de a fi adoptate de către comitet.

Poziția Uniunii în cadrul HTW 9 a fost de a sprijini pe fond documentele HTW 9/7/1 (Statele Unite) și HTW 9/7/8 (Bahamas et al.), ținând seama de HTW 9/7/5 (Republica Coreea) și confirmând importanța abordării problemei hărțurii și a siguranței psihologice, indicând totodată că, în conformitate cu MSC 105, cele trei documente ar trebui discutate cu prioritate în cadrul grupului de lucru înainte de a se avea în vedere o revizuire generală.

MSC 107 a aprobat proiectele de amendamente la tabelul A-VI/1-4 din Codul STCW în sensul de a preveni și a interveni în cazurile de comportament agresiv și de hărțuire, inclusiv SASH, în vederea adoptării în cadrul MSC 108. În acest sens, Comitetul a luat act de acordul din cadrul HTW 9 de a înainta și proiectele de amendamente menționate mai sus celei de a doua reuniuni a Grupului de lucru tripartit comun pentru OIM/OMI în vederea identificării și a abordării problemelor navigatorilor, precum și a elementului uman, urmând ca JTWG să le examineze și să ofere consiliere în cadrul MSC 108 înainte de adoptarea acestora în cadrul sesiunii respective.

Poziția Uniunii a fost de a sprijini proiectele de amendamente.

Poziția Uniunii ar trebui să fie aceea de a sprijini aceste amendamente, întrucât ele vor asigura navigatorilor un mediu de lucru lipsit de pericole prin includerea în secțiunea A-VI/1, intitulată „Cerințe minime obligatorii pentru familiarizarea cu siguranța, pregătirea de bază și instruirea tuturor navigatorilor”, a noii competențe privind „Contribuirea la prevenirea cazurilor de comportament agresiv și de hărțuire și la intervenirea în astfel de cazuri, inclusiv în cazurile de agresiune sexuală și hărțuire sexuală”.

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

### **5.1. Amendamentele aduse articolului V din Protocolul I la Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave (MARPOL)**

Directiva 2002/59/CE, astfel cum a fost modificată, instituie un sistem comunitar de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime<sup>1</sup>. Articolul 17 prevede obligația statelor membre de a lua toate măsurile care se impun pentru a se asigura că un căpitan al unei nave care navighează în zona lor de căutare și salvare/zona economică exclusivă sau într-o zonă echivalentă raportează imediat stației de coastă care are în responsabilitate zona geografică respectivă: „... (d) orice pată de produse poluante și containere sau colete care se observă plutind în derivă pe mare”. Scopul este de a informa autoritățile responsabile (statele

---

<sup>1</sup> JO L 208, 5.8.2002, p. 10.

de coastă afectate), astfel încât să se poată lua măsuri în timp util. Prin urmare, la nivelul UE există deja un sistem obligatoriu (SafeSeaNet) pentru raportarea containerelor pierdute. Acest sistem de raportare a incidentelor a fost instituit și funcționează din 2012.

În plus, Directiva 2009/18/CE de instituire a principiilor fundamentale care reglementează investigarea accidentelor din sectorul de transport maritim<sup>2</sup> prevede ca organismele de investigare a accidentelor maritime ale statelor membre să fie informate fără întârziere de către autoritățile responsabile și/sau de către părțile implicate cu privire la producerea tuturor accidentelor și incidentelor care intră în domeniul de aplicare al directivei. Aceasta include pierderea containerelor pe mare.

Prin urmare, amendamentele aduse articolului V din Protocolul I la Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave (MARPOL) au vocația de a influența în mod decisiv cerințele aplicabile în temeiul Directivei 2002/59/CE și al Directivei 2009/18/CE.

## **5.2. Amendamentele aduse anexei VI la MARPOL**

Directiva (UE) 2016/802 privind reducerea conținutului de sulf din anumiți combustibili lichizi<sup>3</sup> reflectă cerințele referitoare la sulful din combustibili și dispozițiile de punere în aplicare din anexa VI revizuită la MARPOL.

În plus, Regulamentul (UE) 2015/757 privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim<sup>4</sup> (Regulamentul UE privind MRV) stabilește cadrul juridic al unui sistem al UE de monitorizare, raportare și verificare (MRV) a emisiilor de GES. Regulamentul are drept scop furnizarea de date solide și verificabile privind emisiile de GES, informarea responsabililor de elaborarea politicilor și stimularea adoptării de către piață a unor tehnologii și comportamente eficiente din punct de vedere energetic. Acest obiectiv se realizează prin eliminarea barierelor de pe piață, cum ar fi lipsa de informații. Regulamentul a intrat în vigoare la 1 iulie 2015.

Regulamentul (UE) 2021/1119 de instituire a cadrului pentru realizarea neutralității climatice (Legea europeană a climei)<sup>5</sup> stabilește ca obiectiv climatic obligatoriu pentru Uniune reducerea emisiilor nete de gaze cu efect de seră – emisii după deducerea absorbțiilor – cu cel puțin 55 % până în 2030 comparativ cu nivelurile din 1990. Regulamentul mai prevede și obiectivul neutralității climatice până în 2050, precum și un obiectiv ambițios privind obținerea de emisii nete negative după această dată.

Pe baza propunerilor de reducere a emisiilor de GES incluse de Comisie în pachetul „Pregătiți pentru 55”, legiuitorii UE au adoptat următoarele acte juridice care vizează în mod specific emisiile de GES din sectorul transportului maritim:

- revizuirea Directivei 2003/87/CE de stabilire a unei scheme de comercializare a certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră în cadrul Uniunii<sup>6</sup> și a Deciziei (UE) 2015/1814 privind înființarea și funcționarea unei rezerve pentru stabilitatea pieței aferentă schemei UE de comercializare a certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră<sup>7</sup> prin modificarea Directivei (UE) 2023/959<sup>8</sup> în vederea extinderii schemei UE de comercializare a certificatelor de emisii (EU

<sup>2</sup> JO L 131, 28.5.2009, p. 114.

<sup>3</sup> JO L 132, 21.5.2016, p. 58.

<sup>4</sup> JO L 123, 19.5.2015, p. 55.

<sup>5</sup> JO L 243, 9.7.2021, p. 1.

<sup>6</sup> JO L 275, 25.10.2003, p. 32.

<sup>7</sup> JO L 264, 9.10.2015, p. 1.

<sup>8</sup> JO L 130, 16.5.2023, p. 134.



ETS) la sectorul transportului maritim cu aplicabilitate de la 1 ianuarie 2024 (împreună cu amendamentele necesare la Regulamentul UE privind MRV<sup>9</sup> în vederea revizuirii normelor de monitorizare și raportare, inclusiv prin revizuirea actelor de punere în aplicare și a actelor delegate relevante);

- Regulamentul (UE) 2023/1805, care pune accentul pe utilizarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon în sectorul maritim<sup>10</sup> (Regulamentul FuelEU în domeniul maritim) și impune ca adoptarea acestora de către navele care fac escală în porturile UE să se aplice de la 1 ianuarie 2025.

Respectarea noilor obligații care decurg din extinderea la transportul maritim a schemei UE de comercializare a certificatelor de emisii (EU ETS) și din Regulamentul FuelEU în domeniul maritim se va baza pe sistemul de monitorizare, raportare și verificare instituit prin Regulamentul UE privind MRV.

Aceste acte ale UE sunt, la rândul lor, strâns legate de măsurile OMI referitoare la GES, cum ar fi sistemul OMI de colectare a datelor, indicele de eficiență energetică al navelor existente (EEXI) și indicatorul de intensitate a carbonului (CII), care vizează colectarea și publicarea de informații cu privire la eficiența energetică tehnică și operațională a navelor pentru fiecare navă.

Orice măsură a OMI privind aspectele legate de GES care va necesita monitorizarea, verificarea și raportarea emisiilor de GES generate de transportul maritim s-ar putea răsfrânge asupra Regulamentului UE privind MRV, precum și asupra Directivei EU ETS și Regulamentului FuelEU în domeniul maritim.

Prin urmare, amendamentele aduse anexei VI la MARPOL pot influența în mod decisiv cerințele aplicabile în temeiul Directivei (UE) 2016/802, al Regulamentului (UE) 2015/757, al Directivei 2003/87/CE, al Deciziei (UE) 2015/1814 și al Regulamentului (UE) 2023/1805.

### **5.3. Amendamentele aduse Convenției pentru managementul apelor de balast**

Directiva 2009/16/CE privind controlul statului portului<sup>11</sup> urmărește să asigure că navele respectă normele UE și internaționale în materie de siguranță maritimă și de mediu și stabilește criterii comune pentru inspecțiile navelor.

În urma unei propuneri a Comisiei privind revizuirea directivei, Convenția pentru managementul apelor de balast va fi inclusă în lista convențiilor (articolul 2 punctul 1) despre care agenții de control ai statului portului trebuie să se asigure că se aplică navelor aflate sub pavilion străin cu ocazia inspecțiilor pe care le efectuează (articolul 13). Potrivit jurisprudenței<sup>12</sup> Curții de Justiție, nu numai normele în vigoare riscă să fie afectate, ci și evoluția lor viitoare previzibilă.

Prin urmare, amendamentele aduse Convenției pentru managementul apelor de balast au vocația de a influența în mod decisiv cerințele aplicabile în temeiul Directivei 2009/16/CE.

---

<sup>9</sup> Regulamentul (UE) 2023/957 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 mai 2023 de modificare a Regulamentului (UE) 2015/757 pentru includerea activităților de transport maritim în schema UE de comercializare a certificatelor de emisii și pentru monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră suplimentare și a emisiilor de la alte tipuri de nave, JO L 130, 16.5.2023, p. 105.

<sup>10</sup> JO L 234, 22.9.2023, p. 48.

<sup>11</sup> JO L 131, 28.5.2009, p. 57.

<sup>12</sup> Avizul 1/03 al Curții de Justiție din 7 februarie 2006, Convenția de la Lugano, punctul 126.

#### **5.4. Amendamentele aduse capitolelor II-1, II-2 și V din Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS) din 1974**

Articolul 6 alineatul (2) litera (a) punctul (i) din Directiva 2009/45/CE privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri<sup>13</sup> aplică Convenția SOLAS navelor de pasageri din clasa A, în timp ce capitolul II-2 din anexa I, intitulat „Protecția împotriva incendiilor, detectarea și stingerea incendiilor” stabilește cerințe variate și extinse pentru navele de pasageri din clasele B, C și D angajate în curse interne.

În plus, anexa I cuprinde regulile II-1/A-1/5 (secțiunea 1) și II-1/A-1/3-4 (secțiunea 2), care prevăd că navele din clasa B trebuie prevăzute cu o procedură de remorcare de urgență specifică fiecărei nave. Această procedură trebuie păstrată la bordul navei pentru a fi utilizată în situații de urgență și se bazează pe măsurile și echipamentele existente disponibile la bordul navei. În corpul acestor reguli se face trimitere și la „Instrucțiunile pentru proprietari/operatori privind elaborarea de proceduri de remorcare de urgență” (MSC.1/Circ.1255).

Directiva 2002/59/CE, astfel cum a fost modificată, prevede obligația statelor membre de a lua toate măsurile care se impun pentru a se asigura că un căpitan al unei nave care navighează în zona lor de căutare și salvare/zona economică exclusivă sau într-o zonă echivalentă raportează imediat stației de coastă care are în responsabilitate zona geografică respectivă: „... (d) orice pată de produse poluante și containere sau colete care se observă plutind în derivă pe mare”. Scopul este de a informa autoritățile responsabile (statele de coastă afectate), astfel încât să se poată lua măsuri în timp util. Prin urmare, la nivelul UE există deja un sistem obligatoriu (SafeSeaNet) pentru raportarea containerelor pierdute. Acest sistem de raportare a incidentelor a fost instituit și funcționează din 2012.

În plus, Directiva 2009/18/CE de instituire a principiilor fundamentale care reglementează investigarea accidentelor din sectorul de transport maritim prevede ca organismele de investigare a accidentelor maritime ale statelor membre să fie informate fără întârziere de către autoritățile responsabile și/sau de către părțile implicate cu privire la producerea tuturor accidentelor și incidentelor care intră în domeniul de aplicare al directivei. Aceasta include pierderea containerelor pe mare.

Prin urmare, amendamentele aduse capitolelor II-1, II-2 și V din Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS) din 1974 au vocația de a influența în mod decisiv cerințele aplicabile în temeiul Directivei 2009/45/CE, al Directivei 2002/59/CE și al Directivei 2009/18/CE.

#### **5.5. Amendamentele aduse Codului 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 angajate în curse interne aplică Convenția SOLAS, astfel cum a fost modificată, navelor de pasageri din clasa A. Întrucât Codul IGF este un cod obligatoriu în temeiul SOLAS, acesta se aplică de asemenea navelor de pasageri în temeiul directivei respective.

În plus, anexa I la Directiva 2009/45/CE include două reguli referitoare la navele care utilizează combustibili cu punct de aprindere scăzut:

- Regula II-1/G/1: se aplică navelor noi din clasele B, C și D [și navelor existente din clasa B] – „Navele, indiferent de data construcției, care utilizează sau care au fost transformate pentru a utiliza combustibili gazoși sau lichizi cu

<sup>13</sup> JO L 163, 25.6.2009, p. 1.

punct de aprindere mai scăzut decât cel autorizat în temeiul regulii II-2/A/10 subpunctul 1.1 trebuie să respecte cerințele din codul IGF, astfel cum sunt definite în regula II-1/2.28 din Convenția SOLAS.”, și

- regula II-1/G/57: Cerințe pentru navele care utilizează combustibili cu punct de aprindere scăzut – „Navele care utilizează combustibili gazoși sau lichizi cu punct de aprindere mai scăzut decât cel autorizat în temeiul regulii II-2/4.2.1.1 trebuie să respecte cerințele din codul IGF, astfel cum sunt definite în regula II-1/2.28 din Convenția SOLAS”.

Prin urmare, amendamentele aduse Codului internațional privind siguranța navelor care utilizează gaze sau alți combustibili cu punct de aprindere scăzut (Codul IGF) au vocația de a influența în mod decisiv aplicarea Directivei 2009/45/CE.

#### **5.6. Amendamentele aduse Codului internațional din 2011 privind programul intensificat de inspecții efectuate cu ocazia inspecțiilor la vrachiere și petroliere (Codul ESP 2011)**

Regulamentul (UE) nr. 530/2012 privind accelerarea introducerii cerințelor referitoare la coca dublă sau a unor standarde de proiectare echivalente pentru petrolierele cu cocă simplă<sup>14</sup> prevede obligația aplicării sistemului OMI de evaluare a stării tehnice (CAS) în cazul petroliereleor cu cocă simplă a căror vârstă depășește 15 ani. Modul în care trebuie realizată această evaluare intensificată este specificat în Programul de inspecții intensificate efectuate cu ocazia inspecțiilor la vrachiere și petroliere, denumit pe scurt Programul de inspecții intensificate (ESP). Întrucât CAS folosește ESP drept instrument pentru atingerea obiectivului său, orice modificare adusă inspecțiilor ESP, cum sunt amendamentele actuale referitoare la concentrarea inspecțiilor în mod exclusiv asupra zonelor suspectate atunci când se efectuează măsurători ale grosimii tablei petroliereleor cu cocă dublă cu ocazia primei inspecții de reînnoire, va fi aplicabilă automat prin intermediul Regulamentului (UE) nr. 530/2012.

Prin urmare, amendamentele aduse Codului internațional din 2011 privind programul de inspecții intensificate efectuate cu ocazia inspecțiilor la vrachiere și petroliere (Codul ESP 2011) au vocația de a influența în mod decisiv aplicarea Regulamentului (UE) nr. 530/2012.

#### **5.7. Amendamentele aduse Codului internațional al mijloacelor de salvare (Codul LSA)**

Directiva 2014/90/UE privind echipamentele maritime<sup>15</sup> asigură liberă circulație a acestor echipamente în cadrul Uniunii prin aplicarea uniformă a instrumentelor internaționale relevante referitoare la echipamentele maritime care urmează să fie montate la bordul navelor UE. În acest sens, a fost adoptat Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2023/1667, care prevede dispozitive de salvare și veste de salvare, unde se face trimitere la Codul LSA și la Rezoluția MSC.81(70).

În plus, articolul 6 alineatul (2) litera (a) punctul (i) din Directiva 2009/45/CE privind navele de pasageri care prestează servicii interne aplică Convenția SOLAS navelor de pasageri din clasa A. Totodată, în conformitate cu aceeași directivă navele din clasele B, C și D sunt obligate să respecte principalele dispoziții ale Codului LSA și ale capitolului III din Convenția SOLAS.

<sup>14</sup> JO L 172, 30.6.2012, p. 3.

<sup>15</sup> JO L 257, 28.8.2014, p. 146.

Prin urmare, amendamentele aduse Codului internațional al mijloacelor de salvare (Codul LSA) au vocația de a influența în mod decisiv aplicarea Directivei 2014/90/UE și a Directivei 2009/45/CE.

#### **5.8. Amendamentele aduse Codului internațional pentru instalațiile de protecție contra incendiului (Codul FSS)**

Articolul 6 alineatul (2) litera (a) punctul (i) din Directiva 2009/45/CE aplică Convenția SOLAS, astfel cum a fost modificată, inclusiv Codul internațional pentru instalațiile de protecție contra incendiului (Codul FSS), navelor de pasageri din clasa A, în timp ce capitolul II-2 din anexa I, intitulat „Protecția împotriva incendiilor, detectarea și stingerea incendiilor” stabilește cerințe variate și extinse pentru navele de pasageri din clasele B, C și D angajate în curse interne.

Prin urmare, amendamentele aduse Codului internațional pentru instalațiile de rezistență la incendiu (Codul FSS) au vocația de a influența în mod decisiv aplicarea Directivei 2009/45/CE.

#### **5.9. Amendamentele aduse Codului privind pregătirea navigatorilor, brevetarea/atestarea și efectuarea serviciului de cart (Codul STCW)**

Directiva (UE) 2022/993 încorporează Convenția STCW în dreptul Uniunii. Cerințele privind pregătirea și certificarea navigatorilor sunt reglementate în legislația UE prin Directiva (UE) 2022/993. Articolul 3 din directivă prevede obligația statelor membre de a lua măsurile necesare pentru a garanta că navigatorii care servesc pe nave beneficiază de o formare care acoperă cel puțin cerințele Convenției STCW, astfel cum se prevede în anexa I la directivă, inclusiv, după caz, dispozițiile aplicabile din Codul STCW (articolul 2 punctul 21 din directivă).

Prin urmare, amendamentele aduse Codului privind pregătirea navigatorilor, brevetarea/atestarea și efectuarea serviciului de cart (STCW) au vocația de a influența în mod decisiv aplicarea Directivei (UE) 2022/993.

#### **5.10. Competența UE**

Obiectul actelor avute în vedere se referă la un domeniu în care Uniunea are competență externă exclusivă în temeiul articolului 3 alineatul (2) ultimul aspect din TFUE, întrucât actele avute în vedere „ar putea aduce atingere normelor comune sau ar putea modifica domeniul de aplicare a acestora”.

### **6. TEMEI JURIDIC**

#### **6.1. Temei juridic procedural**

##### *6.1.1. 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>16</sup>.

---

<sup>16</sup> Cauza C-399/12, Germania/Consiliul (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, punctul 64.

Noțiunea de „*acte cu efecte juridice*” include actele care au efecte juridice în temeiul normelor de drept internațional aplicabile organismului în cauză. Totodată, în această noțiune sunt cuprinse și instrumente care nu au caracter obligatoriu în temeiul dreptului internațional, dar care „*au vocația de a influența în mod decisiv conținutul reglementării adoptate de legiuitorul Uniunii*”<sup>17</sup>.

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

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

Actele pe care sunt invitate să le adopte aceste comitete ale OMI sunt acte cu efecte juridice. Actele avute în vedere au vocația de a influența în mod decisiv conținutul următoarelor acte legislative ale UE:

- Directiva 2002/59/CE de instituire a unui sistem comunitar de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime. Motivul este că directiva prevede obligația statelor membre de a lua toate măsurile care se impun pentru a se asigura că un căpitan al unei nave care navighează în zona lor de căutare și salvare/zona economică exclusivă sau într-o zonă echivalentă raportează imediat stației de coastă care are în responsabilitate zona geografică respectivă: „... (d) *orice pată de produse poluante și containere sau colete care se observă plutind în derivă pe mare*”. Scopul este de a informa autoritățile responsabile (statele de coastă afectate), astfel încât să se poată lua măsuri în timp util. Prin urmare, la nivelul UE există deja un sistem obligatoriu (SafeSeaNet) pentru raportarea containerelor pierdute.
- Directiva 2009/18/CE de instituire a principiilor fundamentale care reglementează investigarea accidentelor din sectorul de transport maritim. Motivul este că directiva prevede ca organismele de investigare a accidentelor maritime ale statelor membre să fie informate fără întârziere de către autoritățile responsabile și/sau de către părțile implicate cu privire la producerea tuturor accidentelor și incidentelor care intră în domeniul de aplicare al directivei. Aceasta include pierderea containerelor pe mare.
- Directiva (UE) 2016/802 privind reducerea conținutului de sulf din anumii combustibili lichizi. Motivul este că directiva reflectă cerințele referitoare la sulf din combustibili și dispozițiile de punere în aplicare din anexa VI revizuită la MARPOL.
- Regulamentul (UE) 2015/757 privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim. Motivul este că regulamentul stabilește cadrul juridic al unui sistem al UE de monitorizare, raportare și verificare (MRV) a emisiilor de GES. Respectarea noilor obligații care decurg din extinderea EU ETS la transportul maritim și din Regulamentul FuelEU în domeniul maritim se va baza pe sistemul de monitorizare, raportare și verificare instituit prin Regulamentul UE privind MRV.
- Directiva 2003/87/CE de stabilire a unei scheme de comercializare a certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră în cadrul Uniunii și Decizia (UE) 2015/1814 privind înființarea și funcționarea unei rezerve pentru stabilitatea pieței aferentă schemei UE de comercializare a certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră, ambele modificate prin Directiva (UE) 2023/959, care a extins EU ETS la sectorul

---

<sup>17</sup> Cauza C-399/12, Germania/Consiliul (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, punctele 61-64.

transportului maritim. Motivul este că prevederile sunt strâns legate de măsurile OMI referitoare la GES, cum ar fi sistemul OMI de colectare a datelor, indicele de eficiență energetică al navelor existente (EEXI) și indicatorul de intensitate a carbonului (CII), care vizează colectarea și publicarea de informații cu privire la eficiența energetică tehnică și operațională a navelor pentru fiecare navă.

- Regulamentul (UE) 2023/1805 privind utilizarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon în transportul maritim. Motivul este că regulamentul este strâns legat de măsurile OMI referitoare la GES, cum ar fi sistemul OMI de colectare a datelor, indicele de eficiență energetică al navelor existente (EEXI) și indicatorul de intensitate a carbonului (CII), care vizează colectarea și publicarea de informații cu privire la eficiența energetică tehnică și operațională a navelor pentru fiecare navă.
- Directiva 2009/16/CE privind controlul statului portului. Motivul este acela că, în urma unei propuneri a Comisiei, Convenția pentru managementul apelor de balast va fi inclusă în lista convențiilor (articolul 2 punctul 1) despre care agenții de control ai statului portului trebuie să se asigure că se aplică navelor aflate sub pavilion străin cu ocazia inspecțiilor pe care le efectuează (articolul 13). Potrivit jurisprudenței Curții de Justiție, nu numai normele în vigoare riscă să fie afectate, ci și evoluția lor viitoare previzibilă.
- Directiva 2009/45/CE privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri. Motivul este acela că articolul 6 alineatul (2) litera (a) punctul (i) aplică Convenția SOLAS, precum și Codul FSS, navelor de pasageri din clasa A, în timp ce capitolul II-2 din anexa I, intitulat „Protecția împotriva incendiilor, detectarea și stingerea incendiilor” stabilește cerințe variate și extinse pentru navele de pasageri din clasele B, C și D angajate în curse interne. În plus, întrucât Codul IGF este un cod obligatoriu în temeiul SOLAS, acesta se aplică și navelor de pasageri în temeiul directivei respective. Navele din clasele B, C și D sunt de asemenea obligate să respecte principalele dispoziții ale Codului LSA și ale capitolului III din Convenția SOLAS.
- Regulamentul (UE) nr. 530/2012 privind accelerarea introducerii cerințelor referitoare la coca dublă sau a unor standarde de proiectare echivalente pentru petrolierele cu cocă simplă. Motivul este că acest regulament impune aplicarea schemei OMI de evaluare a stării (CAS) la petrolierele cu cocă simplă mai vechi de 15 ani. Modul în care trebuie realizată această evaluare intensificată este specificat în Programul de inspecții intensificate efectuate cu ocazia inspecțiilor la vrachiere și petroliere, denumit pe scurt Programul de inspecții intensificate (ESP). Întrucât CAS folosește ESP drept instrument pentru atingerea obiectivului său, orice modificare adusă inspecțiilor ESP, cum sunt amendamentele actuale referitoare la concentrarea inspecțiilor în mod exclusiv asupra zonelor suspectate atunci când se efectuează măsurători ale grosimii tablei petrolierelor cu cocă dublă cu ocazia primei inspecții de reînnoire, va fi aplicabilă automat prin intermediul Regulamentului (UE) nr. 530/2012.
- Directiva 2014/90/UE privind echipamentele maritime. Motivul este acela că vestele de salvare și dispozitivele de salvare, precum și Rezoluția MSC.81(70), fac parte din anexa la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2023/1667 al Comisiei.
- Directiva (UE) 2022/993 privind nivelul minim de formare a navigatorilor. Motivul este acela că directiva include în dreptul Uniunii Convenția STCW, precum și Codul STCW.

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

Prin urmare, temeiul juridic procedural al deciziei propuse este articolul 218 alineatul (9) din TFUE.

## **6.2. Temei juridic material**

### *6.2.1. 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 trebuie să se întemeieze pe un singur temei juridic material, respectiv cel impus de obiectivul sau de elementul principal sau predominant.

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

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

## **6.3. Concluzie**

Temeiul juridic al deciziei propuse trebuie 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 adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul Organizației Maritime Internaționale cu ocazia celei de a 81-a sesiuni a Comitetului pentru protecția mediului marin și cu ocazia celei de a 108-a sesiuni a Comitetului pentru siguranță maritimă cu privire la adoptarea amendamentelor la Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave (MARPOL), la Convenția pentru managementul apelor de balast, la Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS), la Codul internațional privind siguranța navelor care utilizează gaze sau alți combustibili cu punct de aprindere scăzut (Codul IGF), la Codul internațional din 2011 privind programul intensificat de inspecții efectuate cu ocazia inspecțiilor la vrachiere și petroliere (Codul ESP 2011), la Codul internațional al mijloacelor de salvare (LSA), la Codul internațional pentru instalațiile de protecție contra incendiului (Codul FSS) și la Codul privind pregătirea navigatorilor, brevetarea/atestarea și efectuarea serviciului de cart (STCW).**

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) Convenția privind Organizația Maritimă Internațională („OMI”) a intrat în vigoare la 17 martie 1958.
- (2) 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. Toate statele membre ale Uniunii sunt membre ale OMI. Uniunea nu este membră a OMI.
- (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 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) În cadrul celei de a 81-a sesiuni, care se va derula în perioada 18-22 martie 2024, Comitetul pentru protecția mediului marin al OMI urmează să adopte amendamente la articolul V din Protocolul I la Convenția internațională pentru prevenirea poluării de



către nave (MARPOL), amendamente la anexa VI la MARPOL în ceea ce privește combustibilii cu punct de aprindere scăzut și alte aspecte legate de păcură, accesibilitatea datelor din baza de date a OMI privind consumul de combustibil al navelor (SCD OMI) și includerea de date privind activitatea de transport și creșterea nivelului de granularitate în SCD OMI, precum și amendamente la Convenția pentru managementul apelor de balast.

- (6) În cadrul celei de a 108-a sesiuni, care se va derula în perioada 15-24 mai 2024, Comitetul pentru siguranță maritimă al OMI urmează să adopte amendamente la capitolele II-1, II-2 și V din Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS) din 1974, la Codul internațional privind siguranța navelor care utilizează gaze sau alți combustibili cu punct de aprindere scăzut (Codul IGF), la Codul internațional din 2011 privind programul intensificat de inspecții efectuate cu ocazia inspecțiilor la vrachiere și petroliere (Codul ESP 2011), la Codul internațional al mijloacelor de salvare (Codul LSA), la Codul internațional pentru sistemele de protecție contra incendiilor (Codul FSS) și la secțiunea A-VI/1 din Codul de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart (STCW).
- (7) Este oportun să se stabilească poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul celei de a 81-a sesiuni a Comitetului pentru protecția mediului marin al OMI, întrucât actele preconizate au vocația de a influența în mod decisiv conținutul dreptului Uniunii, și anume Directiva 2002/59/CE de instituire a unui sistem comunitar de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime<sup>1</sup>, Directiva 2009/18/CE de instituire a principiilor fundamentale care reglementează investigarea accidentelor din sectorul de transport maritim<sup>2</sup>, Directiva (UE) 2016/802 privind reducerea conținutului de sulf din anumiți combustibili lichizi<sup>3</sup>, Regulamentul (UE) 2015/757 privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim<sup>4</sup>, Directiva 2003/87/CE de stabilire a unei scheme de comercializare a certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră în cadrul Uniunii<sup>5</sup>, Decizia (UE) 2015/1814 privind înființarea și funcționarea unei rezerve pentru stabilitatea pieței aferentă schemei UE de comercializare a certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră<sup>6</sup>, Regulamentul (UE) 2023/1805 privind utilizarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon în transportul maritim<sup>7</sup> și Directiva 2009/16/CE privind controlul statului portului<sup>8</sup>.
- (8) Astfel, Uniunea trebuie să sprijine amendamentele aduse articolului V din Protocolul I la Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave (MARPOL), întrucât este important să se stabilească un sistem unic de raportare pentru pierderea containerelor, astfel încât să se evite dublarea cerințelor privind transmiterea informațiilor și să nu se creeze confuzie, ceea ce ar da naștere unui risc de neraportare a containerelor pierdute pe mare.
- (9) Uniunea trebuie să sprijine amendamentele aduse anexei VI la MARPOL în ceea ce privește combustibilii cu punct de aprindere scăzut și alte aspecte legate de păcură,

---

<sup>1</sup> JO L 208, 5.8.2002, p. 10.

<sup>2</sup> JO L 131, 28.5.2009, p. 114.

<sup>3</sup> JO L 132, 21.5.2016, p. 58.

<sup>4</sup> JO L 123, 19.5.2015, p. 55.

<sup>5</sup> JO L 275, 25.10.2003, p. 32.

<sup>6</sup> JO L 264, 9.10.2015, p. 1.

<sup>7</sup> JO L 234, 22.9.2023, p. 48.

<sup>8</sup> JO L 131, 28.5.2009, p. 57.

deoarece acestea vor soluționa problema cerinței privind testarea și includerea de informații privind punctul de aprindere în documentul privind operațiunea de buncheraj (BDN) pentru combustibilii cu punct de aprindere scăzut, care era incompatibilă cu amendamentele recente la capitolul II-2 din Convenția SOLAS, adoptate în cadrul MSC 106. Uniunea trebuie, de asemenea, să sprijine amendamentele aduse anexei VI la MARPOL referitoare la accesibilitatea datelor din baza de date a OMI privind consumul de combustibil al navelor (SCD OMI) și la includerea de date privind activitatea de transport, precum și la creșterea nivelului de granularitate în SCD OMI, deoarece acestea optimizează utilizarea SCD pentru a facilita elaborarea politicilor de decarbonizare a transportului maritim și reprezintă un compromis în ceea ce privește accesul mai larg la datele din SCD OMI și controlul acestora de către secretariatul OMI. Pe de o parte, societăților de consultanță analitică și entităților de cercetare li se acordă acces la datele din SCD, sub rezerva aprobării de către Secretariatul OMI, iar pe de altă parte se oferă oricărei companii posibilitatea de a dezvălui publicului larg, în mod voluntar, datele din SCD referitoare la navele lor.

- (10) Uniunea trebuie să sprijine amendamentele aduse Convenției pentru managementul apelor de balast, întrucât acestea vor spori utilizarea digitalizării prin ținerea de registre electronice în temeiul convenției.
- (11) Este oportun să se stabilească poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul celei de a 108-a sesiuni a Comitetului pentru siguranță maritimă al OMI, întrucât actele preconizate au vocația de a influența în mod decisiv conținutul dreptului Uniunii, și anume Directiva 2009/45/CE privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri<sup>9</sup>, Directiva 2002/59/CE de instituire a unui sistem comunitar de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime<sup>10</sup>, Directiva 2009/18/CE de instituire a principiilor fundamentale care reglementează investigarea accidentelor din sectorul de transport maritim<sup>11</sup>, Regulamentul (UE) nr. 530/2012 privind accelerarea introducerii cerințelor referitoare la coca dublă sau a unor standarde de proiectare echivalente pentru petrolierele cu cocă simplă<sup>12</sup>, Directiva 2014/90/UE privind echipamentele maritime<sup>13</sup> și Directiva (UE) 2022/993 privind nivelul minim de formare a navigatorilor<sup>14</sup>.
- (12) Astfel, Uniunea trebuie să sprijine amendamentele aduse capitolelor II-1, II-2 și V din Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS) din 1974, întrucât acestea vor spori substanțial siguranța prin asigurarea faptului că toate navele noi cu tonaj brut de 20 000 sau mai mult, altele decât petrolierele – inclusiv navele de pasageri – dispun de echipamente adecvate pentru remorcare în caz de urgență, precum și prin îmbunătățirea în general a standardelor de protecție împotriva incendiilor pe navele de pasageri, inclusiv pe navele de pasageri de tip ro-ro, și a siguranței utilizării păcurii pe navele de pasageri. De asemenea, aceste amendamente vor simplifica prelucrarea rapoartelor de pierdere a containerelor în vederea respectării obligațiilor normative, vor prevedea o cerință de raportare din partea statului de pavilion către OMI, vor spori siguranța navigației și vor preveni poluarea.

---

<sup>9</sup> JO L 163, 25.6.2009, p. 1.

<sup>10</sup> JO L 208, 5.8.2002, p. 10.

<sup>11</sup> JO L 131, 28.5.2009, p. 114.

<sup>12</sup> JO L 172, 30.6.2012, p. 3.

<sup>13</sup> JO L 257, 28.8.2014, p. 146.

<sup>14</sup> JO L 169, 27.6.2022, p. 45.

- (13) Uniunea trebuie să sprijine amendamentele aduse Codului internațional privind siguranța navelor care utilizează gaze sau alți combustibili cu punct de aprindere scăzut (Codul IGF), întrucât acestea vor spori siguranța navelor, inclusiv a navelor de pasageri, care utilizează drept combustibil gaze naturale.
- (14) Uniunea trebuie să sprijine amendamentele aduse Codului internațional din 2011 privind programul de inspecții intensificate efectuate cu ocazia inspecțiilor la vrachiere și petroliere (Codul ESP 2011), întrucât acestea vor modifica procedurile de aprobare și certificare a unei firme angajate în măsurarea grosimii structurilor corpului navei prevăzute în anexele la amendamentele din 2019 la Codul ESP 2011, făcând referire la administrație și nu la o organizație recunoscută de administrație. Acest lucru va contribui la clarificarea procedurii.
- (15) Uniunea trebuie să sprijine amendamentele aduse Codului internațional al mijloacelor de salvare (LSA), întrucât acestea promovează siguranța maritimă prin revizuirea vitezei de coborâre a ambarcațiunilor de salvare și a bărcilor de urgență pentru navele de pasageri, prin asigurarea unei performanțe adecvate în apă a vestelor de salvare pentru siguranța navigatorilor și prin creșterea standardelor de siguranță ale sistemelor cu un singur palan și cârlig care folosesc cârlige de decuplare în sarcină ca urmare a eliminării derogărilor prevăzute la punctul 4.4.7.6.17.
- (16) Uniunea trebuie să sprijine amendamentele aduse Codului internațional pentru instalațiile de protecție contra incendiului (Codul FSS), întrucât acestea vor prezenta beneficii semnificative pentru siguranța vieții pe mare prin îmbunătățirea protecției împotriva incendiilor pe navele de pasageri, în special pe navele de pasageri de tip ro-ro.
- (17) Uniunea trebuie să sprijine amendamentele aduse secțiunii A-VI/1 din Codul de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart (STCW), întrucât acestea vor asigura navigatorilor un mediu de lucru lipsit de pericole prin includerea în secțiunea A-VI/1, intitulată „Cerințe minime obligatorii pentru familiarizarea cu siguranța, pregătirea de bază și instruirea tuturor navigatorilor”, a noii competențe privind „Contribuirea la prevenirea cazurilor de comportament agresiv și de hărțuire și la intervenirea în astfel de cazuri, inclusiv în cazurile de agresiune sexuală și hărțuire sexuală”.
- (18) Poziția Uniunii urmează să fie exprimată de statele membre ale Uniunii care sunt membre ale IMO, precum și de către Comisie, acționând împreună,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

#### *Articolul 1*

Poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii cu ocazia celei de a 81-a sesiuni a Comitetului pentru protecția mediului marin al Organizației Maritime Internaționale („OMI”) este de a-și da acordul cu privire la amendamentele aduse:

- (a) articolului V din Protocolul I la Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave (MARPOL), astfel cum figurează în anexa la documentul MEPC 81/3/1 al OMI;
- (b) anexei VI la MARPOL în ceea ce privește combustibilii cu punct de aprindere scăzut și alte aspecte legate de păcură, accesibilitatea datelor din baza de date a OMI privind consumul de combustibil al navelor (SCD OMI) și includerea de date referitoare la

activitatea de transport și creșterea nivelului de granularitate în SCD OMI, astfel cum figurează în anexa la documentul MEPC 81/3/2 al OMI și

- (c) Convenției pentru managementul apelor de balast, astfel cum figurează în anexa la documentul MEPC 81/3 al OMI.

#### *Articolul 2*

Poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii cu ocazia celei de a 108-a sesiuni a Comitetului pentru siguranță maritimă al OMI este de a-și da acordul cu privire la amendamentele aduse:

- (a) capitolelor II-1, II-2 și V din Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS) din 1974, astfel cum figurează în anexele 1 și 2 la documentul MSC 108/3 al OMI;
- (b) Codului internațional privind siguranța navelor care utilizează gaze sau alți combustibili cu punct de aprindere scăzut (Codul IGF), astfel cum figurează în anexa 3 la documentul MSC 108/3 al OMI;
- (c) Codului internațional din 2011 privind programul intensificat de inspecții efectuate cu ocazia inspecțiilor la vrachiere și petroliere (Codul ESP 2011), astfel cum figurează în anexa 5 la documentul MSC 108/3 al OMI;
- (d) Codului internațional al mijloacelor de salvare (Codul LSA), astfel cum figurează în anexa 6 la documentul MSC 108/3 al OMI;
- (e) Codului internațional pentru instalațiile de protecție contra incendiului (Codul FSS), astfel cum figurează în anexa 7 la documentul MSC 108/3 al OMI, și
- (f) secțiunii A-VI/1 din Codul privind pregătirea navigatorilor, brevetarea/atestarea și efectuarea serviciului de cart (STCW), astfel cum figurează în anexa la documentul MSC 108/3/2 al OMI.

#### *Articolul 3*

1. Poziția menționată la articolul 1 se exprimă de către Comisie și de către statele membre ale Uniunii care sunt membre ale Comitetului pentru protecția mediului marin al OMI, acționând împreună în interesul Uniunii.
2. Poziția menționată la articolul 2 se exprimă de către Comisie și de către statele membre ale Uniunii care sunt membre ale Comitetului pentru siguranță maritimă al OMI, acționând împreună în interesul Uniunii.

#### *Articolul 4*

Prezenta decizie se adresează Comisiei și statelor membre.

Adoptată la Bruxelles,

*Pentru Consiliu,  
Președintele*