



Bruxelles, 18.3.2021
COM(2021) 127 final

2021/0066 (NLE)

Propunere de

DECIZIE A CONSILIULUI

privind poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul Organizației Maritime Internaționale cu ocazia celei de a 103-a sesiuni a Comitetului pentru siguranță maritimă și a celei de a 76-a sesiuni a Comitetului pentru protecția mediului marin în ceea ce privește adoptarea unor amendamente la Convenția internațională privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart, la Codul internațional privind programul de inspecții intensificate efectuate cu ocazia inspecțiilor la vrachiere și petroliere, la Codul internațional pentru instalațiile de protecție contra incendiului și la Convenția internațională privind controlul sistemelor antivegetative dăunătoare utilizate pe nave

EXPUNERE DE MOTIVE

1. OBIECTUL PROPUNERII

Prezenta propunere se referă la decizia de stabilire a poziției care trebuie adoptată în numele Uniunii cu ocazia celei de a 103-a sesiuni a Comitetului pentru siguranță maritimă al Organizației Maritime Internaționale (MSC 103), care se va desfășura virtual între 5 și 14 mai 2021, și a celei de a 76-a sesiuni a Comitetului pentru protecția mediului marin al Organizației Maritime Internaționale (MEPC 76), care se va desfășura virtual în perioada 7-17 iunie 2021. Cu ocazia MSC 103, se are în vedere adoptarea unor amendamente la:

- Convenția internațională privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart (Convenția STCW);
- Codul internațional privind programul de inspecții intensificate efectuate cu ocazia inspecțiilor la vrachiere și petroliere (Codul ESP);
- Codul internațional pentru instalațiile de protecție contra incendiului (Codul FSS).

Cu ocazia MEPC 76, se are în vedere adoptarea unor amendamente la:

- Convenția privind sistemele antivegetative (Convenția AFS).

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 reglementărilor și al practicilor referitoare la aspectele tehnice de toate tipurile care afectează 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 și aspectele administrative și juridice conexe.

Convenția a intrat în vigoare la 17 martie 1958.

Toate statele membre sunt părți la Convenție.

Toate statele membre sunt părți la Convenția internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave („MARPOL”), care a intrat în vigoare la 2 octombrie 1983, 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 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare („SOLAS”), din 1974, care a intrat în vigoare la 25 mai 1980. Uniunea nu este parte la SOLAS.

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

2.2. Organizația Maritimă Internațională

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

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 (*Inter-Governmental Maritime Consultative Organisation, IMCO*) și Comisia Comunităților Europene cu privire la chestiuni de interes comun pentru părți.

Comitetul pentru siguranță maritimă al OMI este alcătuit din toți membrii OMI și se întrunește cel puțin o dată pe an. Acesta examinează toate chestiunile care intră în sfera de competență a organizației cu privire la mijloacele de asigurare a navigației, construirea și echiparea navelor, dotarea cu echipaj, în măsura în care aceasta are un impact asupra siguranței, normele pentru prevenirea coliziunilor, manipularea încărcăturilor periculoase, procedurile și cerințele referitoare la siguranța maritimă, informațiile hidrografice, jurnalele 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 este de asemenea alcătuit din toți membrii OMI și se întrunește cel puțin o dată pe an. Acesta abordează chestiunile de mediu care intră în sfera de competență a organizației cu privire la controlul și prevenirea poluării de către nave reglementate de tratatul MARPOL, inclusiv petrolul, produsele chimice transportate în vrac, apele uzate, deșeurile și emisiile generate de nave în aer, inclusiv poluanții aerului și emisiile de gaze cu efect de seră. Alte chestiuni acoperite includ gestionarea apei de balast, sistemele antivegetative, reciclarea navelor, pregătirea și acțiunile de intervenție în situații de poluare și identificarea zonelor speciale și a zonelor maritime extrem de sensibile.

Atât Comitetul pentru siguranță maritimă, cât și Comitetul pentru protecția mediului marin ale OMI asigură echipamentele tehnice 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 lor subsidiare sunt adoptate cu majoritatea membrilor acestora.

2.3. Actele avute în vedere de Comitetul pentru siguranță maritimă al OMI

În perioada 5-14 mai 2021, MSC 103 urmează să adopte amendamente la: Convenția și Codul STCW, Codul ESP, Codul FSS, la capitolul III al SOLAS și la Codul LSA.

Scopul amendamentelor avute în vedere în privința regulii 1/1 din Convenția STCW este de a introduce o definiție pentru „înalță tensiune”, iar în privința secțiunii A-1/1 din Codul STCW, de a modifica definiția termenului „nivel operațional”, astfel încât să includă funcția de „ofițer electrotehnist”.

Scopul amendamentelor avute în vedere în privința anexei 2 din partea A a anexei B la Codul ESP 2011 este de a limita exclusiv la zonele suspectate măsurătorile grosimii tablei petrolierelor cu cocă dublă, efectuate cu ocazia primei inspecții de reînnoire.

Scopul amendamentelor avute în vedere în privința capitolului 9 din Codul pentru instalațiile de protecție contra incendiului (Codul FSS) este de a clarifica acceptabilitatea unei izolări mai puțin complexe și mai puțin costisitoare a defectelor identificabile în secțiune în cazul sistemelor de detectare a incendiilor identificabile individual care sunt montate pe navele cargo și pe balcoanele cabinelor de pe navele de pasageri.

2.4. Actul avut în vedere de Comitetul pentru protecția mediului marin al OMI

În perioada 10-17 iunie 2021, MEPC 76 urmează să adopte amendamente la Convenția AFS. Scopul amendamentelor avute în vedere este de a introduce cibutrina pe lista substanțelor antivegetative interzise. Acesta este rezultatul unei inițiative a UE.

3. POZIȚIA CARE TREBUIE ADOPTATĂ ÎN NUMELE UNIUNII

3.1. Amendamentele la Convenția internațională privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart

Cu ocazia celei de a 6-a sesiuni a Subcomitetului privind elementul uman, formarea și cartul (HTW 6), care a avut loc la Londra în perioada 29 aprilie-3 mai 2019, subcomitetul a acceptat solicitarea ITF, prin care se propunea clarificarea nivelului operațional al funcțiilor de „ofițer electrotehnist” în cuprinsul definiției termenului „nivel operațional” din secțiunea A-I/1 din Codul STCW (Definiții și clarificări) și introducerea, în această secțiune, a unei noi definiții pentru termenul „înalță tensiune”.

Ulterior, subcomitetul a fost de acord să se includă în regula I/1 din STCW definiția propusă pentru „înalță tensiune”, astfel cum este prevăzută în anexa 7 la HTW 6/13, în vederea transmiterii spre aprobare către MSC 102 și în vederea adoptării. Subcomitetul a fost de acord și cu proiectul de amendament la secțiunea A-I/1 din Codul STCW referitor la introducerea funcției de „ofițer electrotehnist” în definiția termenului „nivel operațional”, astfel cum este prevăzută în anexa 8 la HTW 6/13, drept modificare firească la introducerea acestei funcții în cadrul Amendamentelor de la Manila din 2010, în vederea transmiterii spre aprobare către MSC 102 și în vederea adoptării.

MSC 102 a aprobat amendamentele, iar la punctele 13.9 și 13.10 din raportul MSC 102 (MSC 102/24) se precizează că adoptarea acestor amendamente este prevăzută pentru MSC 103.

Uniunea ar trebuie să sprijine aceste amendamente, întrucât ele clarifică nivelul operațional al funcțiilor de „ofițer electrotehnist” și introduc o definiție comună pentru termenul „înalță tensiune”.

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

Cu ocazia celei de a 7-a sesiuni, Subcomitetul pentru proiectarea și construirea navelor a luat în considerare o propunere, înaintată de IACS și sprijinită de un studiu, de amendare a anexei 2 la partea A din anexa B la Codul ESP 2011, astfel cum a fost modificat prin rezoluția MSC.461(101), conform căreia, la măsurătorile grosimii tablei petrolierelor cu cocă dublă efectuate cu ocazia primei inspecții de reînnoire, ar fi suficient să se aibă în vedere numai zonele suspectate. După o scurtă discuție, subcomitetul a acceptat propunerile de amendament la Codul ESP 2011, astfel cum sunt prevăzute în anexa 7, în vederea transmiterii spre aprobare către MSC 102 și în vederea adoptării.

MSC 102 a aprobat amendamentele, iar la punctul 17.24 din raportul MSC (MSC 102/24) se precizează că adoptarea acestora este prevăzută pentru MSC 103. Chestiunea a fost deja inclusă în documentul oficios al UE pentru MSC 102.

Uniunea trebuie să sprijine aceste amendamente, întrucât ele permit IACS să se concentreze pe zonele suspectate cu ocazia măsurătorilor grosimii tablei petrolierelor cu cocă dublă.

3.3. Amendamentele la Codul internațional pentru instalațiile de protecție contra incendiului (Codul FSS)

MSC 98 a introdus pe agenda bienală 2018-2019 a subcomitetului și pe agenda provizorie pentru SSE 6 un nou document referitor la „Amendamente la capitolul 9 din Codul FSS referitoare la cerințele privind izolarea defectelor pentru navele cargo și balcoanele cabinelor navelor de pasageri prevăzute cu sisteme de detectare a incendiilor identificabile individual”, anul-țintă pentru finalizare fiind 2020 (MSC 98/23, punctul 20.34).

Cu ocazia celei de a 7-a sesiuni, Subcomitetul pentru sisteme și echipamente navale (SSE) a acceptat propunerea de amendamente la capitolul 9 din Codul internațional pentru instalațiile de protecție contra incendiului (Codul FSS), precum și proiectul de rezoluție a MSC asociat, astfel cum este prevăzut în anexa 3 din raportul său SEE 7/21, în vederea aprobării de către MSC 102.

MSC 102 a aprobat propunerile de amendamente la capitolului 9 din Codul FSS, iar la punctul 19.8 din raportul MSC (MSC 102/24) se precizează că adoptarea acestor amendamente este prevăzută pentru MSC 103.

Uniunea trebuie să sprijine aceste amendamente, întrucât ele permit folosirea de sisteme care combină siguranța sporită a detectoarelor de incendiu identificabile individual, necesare pentru navele de pasageri, cu izolarea mai puțin complexă și mai puțin costisitoare a defectelor identificabile în secțiune, acceptabilă doar pentru navele cargo și balcoanele cabinelor de pe navele de pasageri.

3.4. Amendamentele la Convenția privind sistemele antivegetative

MEPC 71 a acceptat solicitarea UE, prin care aceasta propunea un nou document pentru amendarea anexei 1 la Convenția internațională din 2001 privind controlul sistemelor antivegetative dăunătoare utilizate pe nave (Convenția AFS) în vederea includerii controalelor pentru cibutrină, și a supus-o atenției Subcomitetului pentru prevenirea și controlul poluării (PPR 5) în cadrul celei de a 5-a sesiuni a acestuia.

MEPC 73 a luat act de faptul că – după ce a fost de acord că propunerea inițială de amendare a anexei 1 la Convenția AFS în sensul includerii controalelor pentru cibutrină, astfel cum a fost formulată în numele Uniunii Europene prin documentul PPR 5/19 la care se adaugă informațiile cuprinse în documentul PPR 5/INF.9, întrunește cerințele prevăzute în anexa 2 la Convenția AFS – PPR 5 a convenit că se impune o revizuire mai detaliată a cibutrinei.

În urma discuțiilor din cadrul PPR 7, subcomitetul a fost de acord ca (1) proiectul de amendament la anexa 1 (Controale privind sistemele antivegetative) la Convenția AFS, în sensul introducerii controalelor pentru cibutrină, astfel cum sunt prevăzute în anexa 1 la anexa 6, să fie supuse MEPC 75 spre examinare, în vederea stabilirii datelor efective aflate în prezent între paranteze pătrate și a aprobării ulterioare și ca (2) proiectele de amendamente la anexa 4 (Cerințe privind inspecțiile și certificarea pentru sistemele antivegetative) la Convenția AFS, inclusiv proiectele de amendamente la modelul de formular pentru Certificatul internațional privind sistemul antivegetativ, să fie supuse MEPC 75 spre examinare, în vederea aprobării.

MEPC 75 a finalizat textul amendamentelor la Convenția AFS, iar la punctul 10.17 din raportul MEPC (MEPC 75/18) se precizează că adoptarea amendamentelor este prevăzută să aibă loc în cadrul MEPC 76. Poziția de sprijinire a acestor amendamente a fost inclusă în documentul oficios al UE pentru MEPC 75.

Uniunea a lansat apelul la o interdicție mondială cu privire la această substanță antivegetativă, a cărei vânzare este interzisă acum în UE. Uniunea trebuie, așadar, să sprijine aceste amendamente, întrucât ele vor introduce o interdicție mondială cu privire la această substanță, îndeplinind astfel obiectivul UE.

3.5. Legislația și competența UE în materie

3.5.1. Amendamentele la Convenția internațională privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart

Directiva 2008/106/CE¹ prevede obligația statelor membre de a garanta faptul că navigatorii primesc o formare minimă în conformitate cu cerințele Convenției STCW și de a aplica prevederile obligatorii cuprinse în partea A din Codul STCW. Articolul 1 punctele 6 și 7 din directivă, care indică responsabilitățile în materie de instalații electrice ale anumitor ofițeri de nave, și regula III/5 din capitolul I al anexei I, referitoare la funcția specifică a instalațiilor electrice, electronice și de control, careia îi corespund aptitudinile specificate în standardele de competență, sunt deosebit de relevante în cazul de față. Amendamentele, care urmează să fie adoptate în cadrul MSC 103 și care introduc modificări ale părții A din Codul STCW, vor afecta cerințele directivei.

3.5.2. Amendamentele la Codul internațional privind programul de inspecții intensificate efectuate cu ocazia inspecțiilor la vrachiere și petroliere

Articolele 5 și 6 din Regulamentul (UE) nr. 530/2012 al Parlamentului European și al Consiliului² prevăd obligația de a aplica schema de evaluare a stării (CAS) elaborată de OMI în privința petrolierelor cu cocă simplă mai vechi de 15 ani. Programul de inspecții intensificate efectuate cu ocazia inspecțiilor la vrachiere și petroliere, denumit pe scurt Programul de inspecții intensificate (ESP), specifică modul în care trebuie realizată această evaluare intensificată. Întrucât CAS folosește ESP drept instrument pentru atingerea obiectivului său, orice modificare adusă inspecțiilor ESP, cum sunt amendamentele actuale în sensul concentrării inspecțiilor în mod exclusiv asupra zonelor suspectate în contextul măsurătorilor grosimii tablei în cadrul primei inspecții de reînnoire a petrolierelor cu cocă dublă, va fi aplicabilă automat prin intermediul Regulamentului (UE) nr. 530/2012.

3.5.3. Amendamente la Codul internațional pentru instalațiile de protecție contra incendiului (Codul FSS)

Articolul 6 alineatul (2) litera (a) punctul (i) din Directiva 2009/45/CE privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri³ prevede aplicarea Convenției SOLAS, astfel cum a fost modificată, navelor de pasageri din clasa A. Codul FSS se aplică imperativ navelor de pasageri în virtutea SOLAS.

Prin urmare, amendamentele la Codul FSS, care urmează să fie adoptate în cadrul MSC 103, ar afecta cerințele aplicabile în temeiul Directivei 2009/45/CE.

¹ JO L 323, 3.12.2008, p. 33-61.

² JO L 172, 30.6.2012, p. 3-9.

³ JO L 163, 25.6.2009, p. 1-140.

3.5.4. Amendamentele la Convenția privind sistemele antivegetative

Regulamentul (UE) nr. 528/2012⁴ privind produsele biocide reglementează punerea la dispoziție pe piață și utilizarea, printre altele, a produselor antivegetative. Potrivit rezultatelor mai multor studii științifice și în urma evaluării *inter pares* realizate la nivelul UE, Comisia a adoptat Decizia de punere în aplicare (UE) 2016/107 din 27 ianuarie 2016⁵ care interzice efectiv punerea la dispoziție pe piață, precum și utilizarea vopselelor care conțin cibutrină în toate statele membre ale UE și în toate statele SEE. Prin urmare, amendamentele la Convenția privind sistemele antivegetative vor afecta Regulamentul (UE) nr. 528/2012.

3.5.5. Competența UE

Amendamentele la partea A din Codul STCW ar afecta legislația UE prin aplicarea Directivei 2008/106/CE.

Prin urmare, amendamentele la Codul ESP ar afecta legislația UE prin aplicarea Regulamentului (UE) nr. 530/2012.

Amendamentele la Codul internațional pentru instalațiile de protecție contra incendiului (Codul FSS) ar afecta legislația UE prin aplicarea articolului 6 alineatul (2) litera (a) punctul (i) din Directiva 2009/45/CE.

Amendamentele la Convenția internațională privind controlul sistemelor antivegetative dăunătoare utilizate pe nave ar afecta legislația UE prin aplicarea Regulamentului (UE) nr. 528/2012.

Prin urmare, Uniunea are competență exclusivă în temeiul articolului 3 alineatul (2) ultima teză din TFUE și, astfel, este necesar să se stabilească poziția Uniunii privind actele de adoptare a amendamentelor menționate mai sus.

4. TEMEI JURIDIC

4.1. Temei juridic procedural

4.1.1. Principii

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

Articolul 218 alineatul (9) din TFUE se aplică indiferent dacă Uniunea este sau nu membră a organismului în cauză sau parte la acordul respectiv⁶.

Conceptul de „*acte cu efecte juridice*” include actele care produc efecte juridice în temeiul normelor de drept internațional aplicabile organismului în cauză. Sunt, de asemenea, incluse instrumentele care nu au un caracter obligatoriu în temeiul dreptului internațional, dar care „*au vocația de a influența în mod decisiv conținutul reglementării adoptate de legiuitorul Uniunii*”⁷.

⁴ JO L 167, 27.6.2012, p. 1-123.

⁵ JO L 21, 28.1.2016, p. 81-82.

⁶ Cauza C-399/12, Germania/Consiliul (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, punctul 64.

⁷ Cauza C-399/12, Germania/Consiliul (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, punctele 61-64.

4.1.2. *Aplicarea la cazul în discuție*

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

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

- Directiva 2008/106/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind nivelul minim de formare a navigatorilor. Acest lucru se datorează faptului că directiva aplică partea A din Codul STCW;
- Regulamentul (UE) nr. 530/2012 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 iunie 2012 privind accelerarea introducerii cerințelor referitoare la coca dublă sau a unor standarde de proiectare echivalente pentru petrolierele cu cocă simplă. Acest regulament impune aplicarea schemei OMI de evaluare a stării (CAS) la petrolierele cu cocă simplă mai vechi de 15 ani. Programul de inspecții intensificate efectuate cu ocazia inspecțiilor la vrachiere și petroliere, denumit pe scurt Programul de inspecții intensificate (ESP), specifică modul în care trebuie realizată această evaluare intensificată. Deoarece CAS utilizează ESP ca instrument pentru a-și atinge scopul, orice modificare a inspecțiilor ESP va fi aplicabilă automat în temeiul Regulamentului (UE) nr. 530/2012;
- Directiva 2009/45/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind regulile și standardele de siguranță pentru navele de pasageri. Aceasta se datorează faptului că Directiva 2009/45 stabilește că navele de pasageri din clasa A trebuie să respecte integral cerințele Convenției SOLAS, cu modificările ulterioare. Codul FSS se aplică imperativ în virtutea Convenției SOLAS;
- Regulamentul (UE) nr. 528/2012 al Parlamentului European și al Consiliului din 22 mai 2012 privind punerea la dispoziție pe piață și utilizarea produselor biocide. Acest lucru se datorează faptului că regulamentul interzice punerea la dispoziție pe piață și utilizarea, în toate statele membre ale UE și în toate statele SEE, a vopselelor antivegetative care conțin cibutrină.

Prin urmare, amendamentele la:

- Convenția internațională privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart,
- Codul internațional privind programul de inspecții intensificate efectuate cu ocazia inspecțiilor la vrachiere și petroliere,
- Codul internațional pentru instalațiile de protecție contra incendiului (Codul FSS),
- Convenția internațională privind controlul sistemelor antivegetative dăunătoare utilizate pe nave,

ar afecta legislația UE prin aplicarea Directivei 2008/106/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind nivelul minim de formare a navigatorilor, a Regulamentului (UE) nr. 530/2012 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 iunie 2012 privind accelerarea introducerii cerințelor referitoare la coca dublă sau a unor standarde de proiectare echivalente pentru petrolierele cu cocă simplă, a Directivei 2009/45/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 6 mai 2009 privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri și a Regulamentului (UE)

nr. 528/2012 al Parlamentului European și al Consiliului din 22 mai 2012 privind punerea la dispoziție pe piață și utilizarea produselor biocide.

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.

4.2. Temei juridic material

4.2.1. Principii

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

4.2.2. Aplicarea la cazul în discuție

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

4.3. 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 trebuie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul Organizației Maritime Internaționale cu ocazia celei de a 103-a sesiuni a Comitetului pentru siguranță maritimă și a celei de a 76-a sesiuni a Comitetului pentru protecția mediului marin în ceea ce privește adoptarea unor amendamente la Convenția internațională privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart, la Codul internațional privind programul de inspecții intensificate efectuate cu ocazia inspecțiilor la vrachiere și petroliere, la Codul internațional pentru instalațiile de protecție contra incendiului și la Convenția internațională privind controlul sistemelor antivegetative dăunătoare utilizate pe nave

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 temeiul articolului 28 litera (b) din Convenția privind OMI, Comitetul pentru siguranță maritimă poate adopta amendamente la Convenția internațională privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart (denumită în continuare „Convenția STCW”)¹ și la Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (denumită în continuare „Convenția SOLAS”)².
- (4) În temeiul articolului 38 litera (a) din Convenția privind OMI, Comitetul pentru protecția mediului marin poate adopta amendamente la Convenția internațională privind controlul sistemelor antivegetative dăunătoare utilizate pe nave (denumită în continuare „Convenția AFS”)³.
- (5) Cu ocazia celei de a 103-a sesiuni ale sale, care va avea loc în perioada 5-14 mai 2021, Comitetul pentru siguranță maritimă urmează să adopte amendamente la Convenția

¹ Convenția STCW a intrat în vigoare la 28 aprilie 1984.

² Convenția SOLAS a intrat în vigoare la 25 mai 1980.

³ Convenția AFS a intrat în vigoare la 17 septembrie 2008.

STCW, la Codul internațional privind programul de inspecții intensificate efectuate cu ocazia inspecțiilor la vrachiere și petroliere (Codul ESP) și la Codul internațional pentru instalațiile de protecție contra incendiului (Codul FSS).

- (6) Cu ocazia celei de a 76-a sesiuni ale sale, care va avea loc în perioada 10-17 iunie 2021, Comitetul pentru protecția mediului marin urmează să adopte amendamente la Convenția AFS.
- (7) Este oportun să se stabilească poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii în cadrul celei de a 103-a sesiuni a Comitetului pentru siguranță maritimă, dat fiind că amendamentele la STCW, la Codul ESP și la Codul FSS vor avea vocația de a influența în mod decisiv conținutul legislației Uniunii, mai exact al Directivei 2008/106/CE a Parlamentului European și a Consiliului⁴, al Regulamentului (UE) nr. 530/2012 al Parlamentului European și al Consiliului⁵ și al Directivei 2009/45/CE a Parlamentului European și a Consiliului⁶.
- (8) Amendamentele la partea A din Codul STCW al Convenției STCW ar clarifica nivelul operațional al funcțiilor de „ofițer electrotehnist” și ar introduce o definiție comună pentru termenul „întă tensiune” Uniunea trebuie, așadar, să sprijine respectivele amendamente, deoarece ele clarifică funcțiile persoanelor care lucrează la bord, oferind astfel o mai mare claritate privind diferitele responsabilități și sarcini.
- (9) Amendamentele la anexa 2 din partea A a anexei B la Codul ESP ar permite inspectorilor să se concentreze pe zonele suspectate în cadrul măsurătorilor grosimii tablei petrolierelor cu cocă dublă. Uniunea trebuie, așadar, să sprijine respectivele amendamente, deoarece ele vor mări siguranța pe mare și vor reduce riscul de deversări în caz de accidente.
- (10) Amendamentele la capitolul 9 din Codul FSS ar permite folosirea de sisteme care combină siguranța sporită a detectoarelor de incendiu identificabile individual, necesare pentru navele de pasageri, cu izolarea mai puțin complexă și mai puțin costisitoare a defectelor identificabile în secțiune, acceptabilă doar pentru navele cargo și balcoanele cabinelor de pe navele de pasageri. Uniunea trebuie, așadar, să sprijine respectivele amendamente, deoarece ele vor avea ca efect o mai bună protecție a persoanelor aflate la bord în caz de incendiu.
- (11) Este oportun să se stabilească poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii cu ocazia celei de a 76-a sesiuni a Comitetului pentru protecția mediului marin, dat fiind că amendamentele la anexele 1 și 4 din Convenția AFS vor avea vocația de a influența în mod decisiv conținutul legislației Uniunii, mai exact al Regulamentului (UE) nr. 528/2012 al Parlamentului European și al Consiliului din 22 mai 2012 privind punerea la dispoziție pe piață și utilizarea produselor biocide.
- (12) Amendamentele la anexele 1 și 4 din Convenția AFS ar asigura o interdicție mondială cu privire la substanța antivegetativă ciburină, a cărei vânzare este deja interzisă în UE.

⁴ Directiva 2008/106/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind nivelul minim de formare a navigatorilor (JO L 323, 3.12.2008, p. 33).

⁵ Regulamentul (UE) nr. 530/2012 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 iunie 2012 privind accelerarea introducerii cerințelor referitoare la coca dublă sau a unor standarde de proiectare echivalente pentru petrolierele cu cocă simplă (JO L 172, 30.6.2012, p. 3).

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

- (13) Poziția Uniunii trebuie să fie exprimată de statele membre ale Uniunii care sunt membre ale Comitetului pentru siguranță maritimă și ale Comitetului pentru protecția mediului marin ale OMI, acționând împreună,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Pozițiile care trebuie adoptate în numele Uniunii cu ocazia celei de a 103-a sesiuni a Comitetului pentru siguranță maritimă al Organizației Maritime Internaționale („OMI”) sunt de exprimare a acordului cu privire la:

- (a) adoptarea amendamentelor la Convenția internațională privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart, astfel cum sunt prevăzute în anexele 7 și 8 la documentul MSC 102/24 al OMI;
- (b) adoptarea amendamentelor la Codul internațional privind programul de inspecții intensificate efectuate cu ocazia inspecțiilor la vrachiere și petroliere, astfel cum sunt prevăzute în anexa 15 la documentul MSC 102/24 al OMI și
- (c) adoptarea amendamentelor la Codul internațional pentru instalațiile de protecție contra incendiului, astfel cum sunt prevăzute în anexa 20 la documentul MSC 102/24 al OMI.

Articolul 2

Poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii cu ocazia celei de a 76-a sesiuni a Comitetului pentru protecția mediului marin al OMI este de exprimare a acordului cu privire la adoptarea amendamentelor la Convenția internațională privind controlul sistemelor antivegetative dăunătoare utilizate pe nave, astfel cum sunt prevăzute în anexa 7 la documentul MEPC 75/18 al OMI.

Articolul 3

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

Articolul 4

Prezenta decizie se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles,

*Pentru Consiliu
Președintele*