



DECIZIA (UE) 2024/990 A CONSILIULUI

din 20 martie 2024

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 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) Măsurile luate de Uniune în sectorul transportului maritim ar trebui să urmărească protejarea mediului marin și a sănătății umane, precum și îmbunătățirea siguranței maritime.
- (2) Comitetul pentru protecția mediului marin al Organizației Maritime Internaționale (OMI) urmează să adopte, la cea de a 81-a sa sesiune, care se va desfășura în perioada 18-22 martie 2024 („MEPC 81”), amendamente la articolul V din Protocolul I la Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave (MARPOL) și 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 privind un nivel crescut de granularitate în SCD OMI.
- (3) Comitetul pentru siguranță maritimă al OMI urmează să adopte, la cea de a 108-a sa sesiune care se va desfășura în perioada 15-24 mai 2024 („MSC 108”), 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 („Codul STCW”).

- (4) Este oportun să se stabilească poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul MEPC 81, întrucât actele avute în vedere au vocația de a influența decisiv conținutul legislației Uniunii, și anume Regulamentele (UE) 2015/757 ⁽¹⁾ și (UE) 2023/1805 ⁽²⁾ ale Parlamentului European și ale Consiliului, Directivele 2002/59/CE ⁽³⁾, 2003/87/CE ⁽⁴⁾, 2009/16/CE ⁽⁵⁾, 2009/18/CE ⁽⁶⁾ și (UE) 2016/802 ale Parlamentului European și ale Consiliului ⁽⁷⁾, precum și Decizia (UE) 2015/1814 a Parlamentului European și a Consiliului ⁽⁸⁾.
- (5) Uniunea ar trebui să sprijine amendamentele la articolul V din Protocolul I la MARPOL, întrucât este important să se stabilească un sistem unic de raportare pentru pierderea containerelor pe mare, astfel încât să se evite dublarea cerințelor privind transmiterea informațiilor și să nu se creeze confuzie, ceea ce ar contribui la reducerea probabilității de neraportare a pierderii containerelor.
- (6) Uniunea ar trebui să sprijine amendamentele privind anexa VI la MARPOL în ceea ce privește combustibilii cu punct de aprindere scăzut și alte aspecte legate de păcură, deoarece respectivele amendamente vor soluționa problema cerinței privind testarea și includerea de informații privind punctul de aprindere în documentul privind operațiunea de bunceraj pentru combustibilii cu punct de aprindere scăzut, care era incompatibilă cu amendamentele recente aduse capitolului II-2 din Convenția SOLAS, adoptate în cadrul celei de-a 106-a reuniuni a Comitetului pentru siguranță maritimă. Uniunea ar trebui, de asemenea, să sprijine amendamentele la anexa VI la MARPOL privind accesibilitatea datelor din SCD OMI și privind includerea de date referitoare la activitatea de transport și la un nivel crescut de granularitate în SCD OMI, deoarece respectivele amendamente vor optimiza utilizarea SCD OMI 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, respectivele amendamente vor acorda societăților de consultanță analitică și entităților de cercetare acces la datele din SCD OMI, sub rezerva aprobării de către Secretariatul OMI, iar pe de altă parte vor oferi oricărei companii posibilitatea de a dezvălui publicului larg, în mod voluntar, datele din SCD OMI referitoare la navele lor.
- (7) Este oportun să se stabilească poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul MSC 108, întrucât actele avute în vedere au vocația de a influența decisiv conținutul legislației Uniunii, și anume Regulamentul (UE) nr. 530/2012 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽⁹⁾, Directivele 2002/59/CE și 2009/18/CE și Directivele 2009/45/CE ⁽¹⁰⁾, 2014/90/UE ⁽¹¹⁾ și (UE) 2022/993 ⁽¹²⁾ ale Parlamentului European și ale Consiliului.

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

⁽²⁾ Regulamentul (UE) 2023/1805 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 septembrie 2023 privind utilizarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon în transportul maritim și de modificare a Directivei 2009/16/CE (JO L 234, 22.9.2023, p. 48).

⁽³⁾ Directiva 2002/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 27 iunie 2002 de instituire a unui sistem comunitar de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime și de abrogare a Directivei 93/75/CEE a Consiliului (JO L 208, 5.8.2002, p. 10).

⁽⁴⁾ Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 octombrie 2003 de stabilire a unei scheme de comercializare a certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră în cadrul Uniunii și de modificare a Directivei 96/61/CE a Consiliului (JO L 275, 25.10.2003, p. 32).

⁽⁵⁾ Directiva 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind controlul statului portului (JO L 131, 28.5.2009, p. 57).

⁽⁶⁾ Directiva 2009/18/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 de instituire a principiilor fundamentale care reglementează investigarea accidentelor din sectorul de transport maritim și de modificare a Directivei 1999/35/CE a Consiliului și a Directivei 2002/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 131, 28.5.2009, p. 114).

⁽⁷⁾ Directiva (UE) 2016/802 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind reducerea conținutului de sulf din anumiți combustibili lichizi (JO L 132, 21.5.2016, p. 58).

⁽⁸⁾ Decizia (UE) 2015/1814 a Parlamentului European și a Consiliului din 6 octombrie 2015 privind înființarea și funcționarea unei rezerve pentru stabilitatea pieței aferente schemei UE de comercializare a certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră și de modificare a Directivei 2003/87/CE (JO L 264, 9.10.2015, p. 1).

⁽⁹⁾ 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).

⁽¹⁰⁾ 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).

⁽¹¹⁾ Directiva 2014/90/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 iulie 2014 privind echipamentele maritime și de abrogare a Directivei 96/98/CE a Consiliului (JO L 257, 28.8.2014, p. 146).

⁽¹²⁾ Directiva (UE) 2022/993 a Parlamentului European și a Consiliului din 8 iunie 2022 privind nivelul minim de formare a navigatorilor (JO L 169, 27.6.2022, p. 45).

- (8) Uniunea ar trebui să sprijine amendamentele aduse capitolelor II-1, II-2 și V din SOLAS, întrucât respectivele amendamente 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 roll-on/roll-off, și a siguranței utilizării păcurii pe navele de pasageri. Respectivetele amendamente vor simplifica, de asemenea, 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.
- (9) Uniunea ar trebui să sprijine amendamentele la Codul IGF, întrucât acestea vor spori siguranța navelor, inclusiv a navelor de pasageri, care utilizează drept combustibil gaze naturale.
- (10) Uniunea ar trebui să sprijine amendamentele la Codul ESP 2011, întrucât ele vor modifica procedurile de aprobare și certificare a unei firme angajate în măsurarea grosimii structurilor corpului navei astfel cum sunt prevăzute în anexele la amendamentele din 2019 la Codul ESP 2011, prin referirea la administrație și nu la o organizație recunoscută de administrație. Acest lucru va contribui la clarificarea procedurii.
- (11) Uniunea ar trebui să sprijine amendamentele aduse Codului LSA, întrucât acestea vor 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 ca urmare a eliminării derogărilor prevăzute la punctul 4.4.7.6.17 din Codul LSA.
- (12) Uniunea ar trebui să sprijine amendamentele aduse Codului 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 roll-on/roll-off.
- (13) Uniunea ar trebui să sprijine amendamentele aduse secțiunii A-VI/1 din Codul STCW, întrucât acestea vor asigura navigatorilor un mediu de lucru lipsit de pericole prin includerea în secțiunea A-VI/1 privind cerințele 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”.
- (14) Uniunea nu este membră a OMI, și nici parte contractantă la convențiile și codurile relevante. Prin urmare, Consiliul ar trebui să autorizeze statele membre să exprime poziția Uniunii la MEPC 81 și la MSC 108.
- (15) Domeniul de aplicare al prezentei decizii ar trebui să se limiteze la conținutul amendamentelor propuse, în măsura în care acestea pot să afecteze normele comune ale Uniunii și intră în sfera de competență exclusivă a Uniunii. Prezenta decizie nu ar trebui să afecteze repartizarea competențelor între Uniune și statele membre ale acesteia,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul celei de a 81-a sesiuni a Comitetului pentru protecția mediului marin al Organizației Maritime Internaționale (OMI) este de exprimare a acordului cu privire la adoptarea amendamentelor la:

- (a) articolul 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; și
- (b) anexa VI la MARPOL privind combustibilii cu punct de aprindere scăzut și alte aspecte legate de păcură, privind accesibilitatea datelor din baza de date a OMI privind consumul de combustibil al navelor (SCD OMI) și privind includerea de date referitoare la activitatea de transport și la un nivel crescut de granularitate în SCD OMI, în ceea ce privește regulile 2, 14, 18 și 27 și apendicele I și IX, astfel cum figurează în anexa la documentul MEPC 81/3/2 al OMI.

Articolul 2

Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul celei de a 108-a sesiuni a Comitetului pentru siguranță maritimă al OMI este de exprimare a acordului cu privire la adoptarea amendamentelor la:

- (a) capitolele 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) Codul 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) 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 5 la documentul MSC 108/3 al OMI;
- (d) Codul internațional al mijloacelor de salvare (Codul LSA), astfel cum figurează în anexa 6 la documentul MSC 108/3 al OMI;
- (e) Codul internațional pentru instalațiile de protecție contra incendiului (Codul FSS), astfel cum figurează în anexa 7 la documentul MSC 108/3 al OMI; și
- (f) secțiunea 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) Pozițiile care urmează să fie adoptate în numele Uniunii, astfel cum sunt prevăzute la articolele 1 și 2, privesc amendamentele în cauză, în măsura în care amendamentele respective intră în sfera de competență exclusivă a Uniunii și în măsura în care acestea pot afecta normele comune ale Uniunii. Pozițiile sunt exprimate de statele membre, acestea fiind toate membre ale OMI, acționând împreună în interesul Uniunii.

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

Articolul 4

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

Articolul 5

Prezenta decizie intră în vigoare la data adoptării.

Adoptată la Bruxelles, 20 martie 2024.

Pentru Consiliu
Președintele
H. LAHBIB