

Bruxelles, 17.2.2020
COM(2020) 58 final

2020/0026 (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 75-a sesiuni a Comitetului pentru protecția mediului marin și a celei de-a 102-a sesiuni a Comitetului pentru siguranță maritimă referitoare la adoptarea unor amendamente la anexa VI la Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave, a unor amendamente la capitolul II-1 din Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare și a unor amendamente la Codul internațional privind siguranța navelor care utilizează gaze sau alți combustibili cu punct de aprindere scăzut

EXPUNERE DE MOTIVE

1. OBIECTUL PROPUNERII

Prezenta propunere se referă la decizia de stabilire a poziției care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul celei de-a 75-a sesiuni a Comitetului pentru protecția mediului marin al Organizației Maritime Internaționale (MEPC 75), care va avea loc la Londra în perioada 30 martie – 3 aprilie 2020, și în cadrul celei de-a 102-a sesiuni a Comitetului pentru siguranță maritimă al Organizației Maritime Internaționale (MSC 102), care va avea loc la Londra în perioada 13 – 22 mai 2020, în ceea ce privește adoptarea preconizată a unor amendamente la anexa VI la MARPOL referitoare la punerea în aplicare unitară a limitei privind conținutul de sulf de 0,50 %, a unor amendamente la capitolul II-1 din Convenția SOLAS: partea A-1 regula 3-8 privind echipamentele de remorcare și de ancorare, partea B-1 regula 7-2 privind calcularea factorului s_i și părțile B-2 - B-4 referitoare la integritatea etanșă, precum și a unor amendamente la părțile A-1 și B-1 din Codul internațional privind siguranța navelor care utilizează gaze sau alți combustibili cu punct de aprindere scăzut (Codul IGF).

2. CONTEXTUL PROPUNERII

2.1. Convenția privind Organizația Maritimă Internațională

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, precum și să abordeze aspectele administrative și juridice conexe.

Convenția a intrat în vigoare la 17 martie 1958.

Toate statele membre sunt părți la Convenție.

Toate statele membre sunt părți la Convenția internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave („MARPOL”), care a intrat în vigoare la 2 octombrie 1983, 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 funcționează cu gaze sau cu lichide cu punct de aprindere scăzut drept combustibil. Codul abordează toate domeniile care necesită o atenție deosebită pentru utilizarea gazelor sau a lichidelor cu punct de aprindere scăzut drept combustibil. Codul furnizează criterii pentru aranjarea și instalarea mașinilor pentru propulsare și scopuri auxiliare, care utilizează gaze naturale drept combustibil, care vor avea un nivel de integritate echivalent, în ceea ce privește securitatea, fiabilitatea și încrederea, cu cel care poate fi obținut cu o mașină principală și auxiliară nouă și comparabilă convențională, alimentată cu combustibil lichid.

2.2. Organizația Maritimă Internațională

Organizația Maritimă Internațională (OMI) este agenția specializată a Organizației Națiunilor Unite responsabilă cu siguranța și securitatea transportului maritim și cu prevenirea poluării

marine de către nave. Aceasta este autoritatea mondială responsabilă cu stabilirea standardelor în ceea ce privește siguranța, securitatea și performanța de mediu a transportului maritim internațional. Rolul său principal constă în crearea unui cadru de reglementare echitabil și eficace pentru industria transportului maritim, care să fie adoptat și pus în aplicare la nivel mondial.

Organizația este deschisă tuturor statelor și toate statele membre ale UE sunt membre ale OMI. Din 1974, Comisia Europeană are statut de observator în cadrul Organizației Maritime Internaționale (OMI). Acest statut are la bază un Acord 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 protecția mediului marin al OMI este alcătuit din toți membrii OMI și se întrunește cel puțin o dată pe an. Acesta abordează chestiunile de mediu care intră în sfera de competență a organizației cu privire la controlul și prevenirea poluării de către nave reglementate de tratatul MARPOL, inclusiv petrolul, produsele chimice transportate în vrac, apele uzate, deșeurile și emisiile 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.

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

Comitetul pentru siguranță maritimă al OMI este alcătuit, de asemenea, din toți membrii OMI și se întrunește cel puțin o dată pe an. Acesta examinează toate chestiunile care intră în sfera de competență a organizației cu privire la mijloacele de asigurare a navigației, construirea și echiparea navelor, dotarea cu echipaj, în măsura în care aceasta are un impact asupra siguranței, normele pentru prevenirea coliziunilor, manipularea încărcăturilor periculoase, procedurile și cerințele referitoare la siguranța maritimă, informațiile hidrografice, jurnalele 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 OMI pentru siguranță maritimă asigură echipamentele tehnice pentru îndeplinirea oricăror sarcini care i-au fost atribuite de Convenția OMI, de Adunarea OMI sau de Consiliul OMI sau a oricărei sarcini din domeniul sus-menționat care ar putea să-i fie atribuită de către sau în cadrul oricărui alt instrument internațional și care a fost acceptată de OMI. Deciziile Comitetului pentru siguranță maritimă și ale organismelor sale subsidiare sunt luate de o majoritate a membrilor.

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

În perioada 30 martie – 3 aprilie 2020, în cadrul celei de-a 75-a sesiuni (MEPC 75), Comitetul pentru protecția mediului marin urmează să adopte amendamente la anexa VI la MARPOL. Acestea sunt legate de punerea în aplicare a limitei privind conținutul de sulf de 0,50 % din tipurile de păcură la bordul navelor. Scopul amendamentelor avute în vedere la anexa VI la MARPOL este de a sprijini punerea în aplicare unitară a limitei privind conținutul de sulf de 0,50 %.

În 2008, OMI a adoptat o rezoluție pentru modificarea anexei VI la MARPOL care includea reglementări ce abordau prevenirea poluării aerului de către nave. Anexa VI revizuită la MARPOL a intrat în vigoare la 1 iulie 2010 și a introdus, printre altele, limite mai stricte aplicabile conținutului de sulf al combustibililor marini în Zonele de control al emisiilor de SO_x, precum și în zonele maritime din afara Zonelor de control al emisiilor de SO_x.

Aplicarea strictă a standardului privind păcura prevăzut în regula 14.1.3 din anexa VI la MARPOL, care a intrat în vigoare la 1 ianuarie 2020, va reprezenta un element important pentru facilitarea punerii în aplicare unitare și pentru asigurarea eficace a respectării limitei globale a conținutului de sulf de 0,50 %. Scopul amendamentelor avute în vedere la anexa VI la MARPOL este de a asigura punerea în aplicare eficace a regulii 14.1.3, în scopul reducerii semnificative a emisiilor poluante de SO_x și de particule provenite din arderea la bordul navelor în atmosferă pentru a proteja sănătatea umană și mediul marin.

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

În perioada 13 – 22 mai 2020, în cursul celei de-a 102-a sesiuni (MSC 102), Comitetul pentru siguranță maritimă urmează să adopte amendamente la Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS) și amendamente la regula 11 din Codul internațional privind siguranța navelor care utilizează gaze sau alți combustibili cu punct de aprindere scăzut (Codul IGF).

Scopul amendamentelor avute în vedere la capitolul II-1 partea A-1 regula 3-8 din Convenția SOLAS se referă la remorcare și ancorare în condiții de siguranță. Scopul amendamentelor la capitolul II-1 părțile B, B-1 și B-2 - B-4 din Convenția SOLAS este de a asigura coerența în ceea ce privește integritatea etanșă. În general, nu toate tipurile de nave sunt prevăzute cu indicatorii în cauză (cârmă, elice, instalație de lansare, tangaj și indicator al modului de operare).

Amendamentele avute în vedere la regula 11 din Codul internațional privind siguranța navelor care utilizează gaze sau alți combustibili cu punct de aprindere scăzut (Codul IGF) urmăresc să ofere coerență Codului IGF în ceea ce privește cerințele existente pentru navele care utilizează gaze naturale drept combustibil, prin introducerea amendamentelor necesare pe baza experienței acumulate cu privire la aplicarea codului.

3. POZIȚIA CARE URMEAZĂ SĂ FIE ADOPTATĂ ÎN NUMELE UNIUNII

3.1. Amendamentele la anexa VI la MARPOL

În timpul celei de-a 71-a sesiuni a Comitetului pentru protecția mediului marin (MEPC 71), care a avut loc la Londra în perioada 3 – 7 iulie 2017, a fost aprobat un nou document privind „Punerea în aplicare unitară a regulii 14.1.3 din anexa VI la MARPOL”, pentru a fi inclus pe agenda bienală pentru 2018-2019 a Subcomitetului privind prevenirea poluării și acțiunile de intervenție și pe agenda provizorie pentru cea de-a 5-a sesiune a Subcomitetului privind prevenirea poluării și acțiunile de intervenție (PPR 5), anul țintă pentru finalizare fiind 2019.

În cadrul PPR 5, care a avut loc la Londra în perioada 5 – 9 februarie 2018, s-au elaborat propuneri de amendamente la regula 14 din anexa VI la MARPOL privind interdicția de transport la bordul navei al păcurii neconforme, în scopul arderii pentru propulsie sau funcționare. Cu modificări minore, în cadrul celei de-a 72-a sesiuni a Comitetului pentru protecția mediului marin (MEPC 72), care a avut loc la Londra în perioada 9 – 13 aprilie 2018, s-au aprobat propunerile de amendamente la anexa VI la MARPOL.

Reuniunea intersesională privind punerea în aplicare unitară a regulii 14.1.3 din anexa VI la MARPOL a avut loc la Londra în perioada 9 – 13 iulie 2018. Uniunea Europeană a prezentat documentul ISWG-AP 1/3/2, în care a propus amendamente la regulile 14 și 18.

În cadrul MEPC 73, s-au adoptat amendamentele convenite prin rezoluția MEPC.305 (73) și s-a decis că acestea sunt considerate ca fiind acceptate începând cu 1 septembrie 2019 și intră în vigoare de la 1 martie 2020.

În cadrul PPR 6, care a avut loc la Londra în perioada 18 – 22 februarie 2019, s-au elaborat propuneri de amendamente la:

- regula 1 privind punerea în aplicare;
- regula 2, care prevede definiții pentru „conținutul de sulf al păcurii”, „combustibil cu punct de aprindere scăzut”, eșantionul livrat în conformitate cu MARPOL”, „eșantionul din timpul funcționării” și „eșantionul de la bordul navei”;
- regula 14 privind eșantionarea și testarea păcurii din timpul funcționării la bordul navei, pe baza unui eșantion de păcură în conformitate cu anexa VI la MARPOL;
- regula 18 privind procedura de verificare;
- apendicele I la „Suplimentul la Certificatul IAPP” privind punctul de prelevare a eșantionului de păcură; și
- apendicele VI privind procedura de verificare a combustibilului pe baza eșantioanelor de păcură în conformitate cu anexa VI la MARPOL.

PPR 6 a trimis aceste amendamente către MEPC 74, care le-a acceptat și le-a trimis către MEPC 75 spre adoptare.

Amendamentele la regulile 1, 2, 14, 18, 20, 21 și apendicele I și VI din anexa VI la MARPOL sunt precizate în Documentul OMI MEPC 75/3. Punctul 5.116 din Raportul MEPC 74 (MEPC 74/18) precizează faptul că adoptarea acestor amendamente este prevăzută să aibă loc în cadrul MEPC 75.

În contextul dispozițiilor consolidate de punere în aplicare ale Directivei (UE) 2016/802, Uniunea ar trebui să sprijine aceste amendamente, deoarece ele reflectă necesitatea aplicării stricte și neechivoce la nivel global a limitei privind conținutul de sulf de 0,50 % din combustibilul marin. Acest lucru va asigura o reducere efectivă a emisiilor de oxid de sulf, evitându-se efectele negative ale acestora asupra sănătății umane și a ecosistemelor, precum și denaturarea concurenței din acest domeniu.

3.2. Amendamente la capitolul II-1 din Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS)

3.2.1. Amendamente la capitolul II-1/A-1/3-8 din SOLAS privind echipamentele de remorcare și ancorare

Problema ancorării în condiții de siguranță a fost ridicată de UE ca un nou rezultat neplanificat în cadrul celei de-a 95-a sesiuni a MSC (documentul MSC 95/19/2) și care a fost acceptat de MSC. De asemenea, MSC a acceptat o propunere japoneză de a spori atenția acordată întreținerii și înlocuirii parâmelor de legare deteriorate (documentul MSC 95/19/13). Problema a fost apoi examinată de Subcomitetul pentru proiectarea și construirea navelor (SDC), atât în cadrul unui grup de lucru, cât și prin intermediul unui grup de corespondență, sub coordonarea Danemarcei și a Japoniei. În cadrul celei de-a 6-a sesiuni a SDC (SDC 6), au fost finalizate propunerile de amendamente la SOLAS, precum și orientările și documentele

orientative conexe. În cadrul celei de-a 101-a sesiuni, Comitetul pentru siguranță maritimă (MSC 101) a analizat apoi rezultatele SDC, și anume:

- amendamentele la capitolul II-1 partea A-1 regula 3-8 din SOLAS,
- orientările referitoare la proiectarea instalațiilor de ancorare și selectarea echipamentelor și a accesoriilor de ancorare adecvate în condiții de siguranță,
- orientările pentru inspecția și întreținerea echipamentelor de ancorare, inclusiv parâmele, și
- orientările revizuite referitoare la echipamentele de remorcare și de ancorare și propunerea de circulară conexă a MSC, și anume MSC.1/Circ.1175/Rev.1, precum și
- toate propunerile de circulară conexe ale MSC

MSC 101 a aprobat propunerile de amendamente la Convenția SOLAS, stipulate în anexa 25 la Raportul MSC (MSC 101/24 Add.1). Orientările conexe au fost aprobate în principiu în cadrul MSC 101 și vor fi aprobate definitiv odată cu adoptarea propunerilor de amendamente la Convenția SOLAS. Punctele 12.2-9 din Raportul MSC 101 (MSC 101/24) indică faptul că adoptarea și, respectiv, aprobarea amendamentelor la Convenția SOLAS și a orientărilor conexe sunt prevăzute să aibă loc cu ocazia MSC 102.

Uniunea ar trebui să sprijine adoptarea amendamentelor la Convenția SOLAS și aprobarea instrumentelor conexe întrucât amendamentele la Convenția SOLAS și orientările conexe, precum și circularele MSC prevăd o modernizare cuprinzătoare a instalațiilor de ancorare actuale și corespund cu intenția propunerii inițiale a Uniunii.

3.2.2. Integritatea etanșă - coerență între regulile din capitolul II-1 părțile B, B-1 și B-2 – B-4 din Convenția SOLAS

În cadrul celei de-a 96-a sesiuni, MSC a convenit să includă pe agenda bienală a comitetului 2018-2019 un rezultat privind „Revizuirea capitolului II-1, părțile B-2 - B-4 din Convenția SOLAS pentru a asigura coerența cu părțile B și B-1 cu privire la integritatea etanșă”, desemnând subcomitetul SDC ca organ coordonator.

În cadrul SDC 6, propunerile de amendamente la Convenția SOLAS au fost finalizate și trimise către MSC 101. Amendamentele la capitolul II-1 părțile B, B-1 și B-2 - B-4 din Convenția SOLAS sunt stipulate în anexa 25 la documentul MSC 101/24 Add.1.

În ceea ce privește calcularea factorului s_i din regula 7-2 din capitolul II-1 partea B-1 din Convenția SOLAS, SDC a considerat că, deși elaborarea unor amendamente la regula II-1/7-2.5 din Convenția SOLAS nu se încadrează în domeniul de aplicare al rezultatului, un amendament la Convenția SOLAS reprezintă calea cea mai eficientă și mai eficace pentru a aborda incoerențele inerente din regula II-1/7-2.5.2.1 din Convenția SOLAS privind ușile de deasupra punții pereților etanși care sunt considerate etanșe în calculele de stabilitate în stare de avarie. În cadrul SDC 6, s-a convenit să se solicite acordul MSC 101 pentru această abordare pentru a trata incoerențele cu privire la integritatea etanșă dintre diferitele părți B ale capitolului II-1 din Convenția SOLAS. MSC 101 a fost de acord (punctul 12.10 din raportul MSC 101, MSC 101/24), iar amendamentele sunt, de asemenea, specificate în anexa 25 la documentul MSC 101/24 Add.1.

Punctul 12.12 din Raportul MSC 101 (MSC 101/24) indică faptul că adoptarea amendamentelor de mai sus este prevăzută să aibă loc cu ocazia MSC 102.

Uniunea ar trebui să susțină adoptarea acestor amendamente, întrucât amendamentele la capitolul II-1 părțile B-2 - B-4 din Convenția SOLAS oferă coerență întregii părți B în ceea ce privește dispozițiile referitoare la integritatea etanșă, inclusiv cu privire la problema esențială

a calculelor de stabilitate în stare de avarie a navei, iar aprobarea acestora a fost sprijinită de Uniune în cadrul MSC 101.

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

În cadrul celei de-a 5-a sesiuni a Subcomitetului privind transportul de mărfuri și containere (CCC 5), s-a convenit elaborarea unor amendamente la punctul 6.7.1.1 (sisteme de eliminare a presiunii) și la partea A-1 capitolul 11 (sisteme de stingere a incendiului în camera de preparare a combustibilului) din Codul IGF, astfel cum se prevede în anexa 2 la raportul CCC, CCC 5/13, pentru a fi prezentate în cadrul MSC 101 în vederea aprobării (punctul 3.31 din CCC 5/13). Aceste propuneri de amendamente au fost aprobate apoi în cadrul MSC 101, astfel cum se indică în anexa 14 la MSC 101/24 Add.1. Punctul 9.2 din raportul MSC 101 (MSC 101/24) indică faptul că adoptarea acestor amendamente este prevăzută să aibă loc cu ocazia MSC 102

De asemenea, în cadrul CCC 5 s-au aprobat propunerile de amendamente la partea B-1 punctul 16.3.3.5.1 privind încercările la tensiune pentru materiale, altele decât aliajele de aluminiu pentru sistemul de depozitare a combustibilului, din Codul IGF, astfel cum se prevede în anexa 5 la CCC 5/13, pentru a fi prezentate în cadrul MSC 101 în vederea aprobării (punctul 4.14 din CCC 5/13). Aceste amendamente au fost apoi aprobate în cadrul MSC 101, astfel cum se prevede în anexa 14 la MSC 101/24 Add.1. Punctul 9.3 din MSC 101/24 indică faptul că adoptarea acestor amendamente este prevăzută să aibă loc cu ocazia MSC 102.

Amendamentul la punctul 6.7.1.1 oferă o mai mare claritate în ceea ce privește spațiile care trebuie echipate cu un sistem de eliminare a presiunii adecvat. Amendamentul la capitolul 11, care prevede un sistem fix de stingere a incendiului pentru camera de preparare a combustibilului, oferă un grad crescut de siguranță. Ambele amendamente au fost sprijinite anterior de Uniune în vederea aprobării în cadrul MSC 101. Prin urmare, Uniunea ar trebui să susțină adoptarea acestor amendamente.

3.4. Legislația și competențele UE în materie

3.4.1. Modificările aduse anexei VI la MARPOL

Cerințele din anexa VI la MARPOL privind reducerea conținutului de sulf din combustibilii marini în vederea reducerii emisiilor poluante de SO_x din aer au fost puse în aplicare în dreptul Uniunii prin Directiva (UE) 2016/802 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind reducerea conținutului de sulf din anumiți combustibili lichizi. Prin urmare, amendamentele ce urmează să fie adoptate în cadrul MEPC 75, care ar introduce modificări ale anexei VI la MARPOL, vor afecta direct cerințele directivei.

3.4.2. Amendamente la capitolul II-1 din Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS)

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

Prin urmare, amendamentele care urmează să fie adoptate în cadrul MSC 102, care ar introduce modificări ale părților A și B din capitolul II-1, vor afecta direct cerințele directivei.

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

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

Prin urmare, modificările care urmează să fie adoptate în cadrul MSC 102 ar afecta direct cerințele prin aplicarea Directivei 2009/45/CE.

3.4.4. *Competența UE*

Amendamentele la anexa VI la MARPOL ar afecta legislația UE prin aplicarea Directivei (UE) 2016/802 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind reducerea conținutului de sulf din anumiți combustibili lichizi.

Amendamentele la capitolul II-1 din Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS) ar afecta legislația UE prin aplicarea Directivei 2009/45/CE.

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

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. **Temeiul 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 respectiv¹.

Conceptul de „acte cu efecte juridice” include actele care au efecte juridice în temeiul normelor de drept internațional aplicabile organismului în cauză. Acesta include, de asemenea, instrumentele care nu au un caracter obligatoriu în temeiul dreptului internațional, dar care „au vocația de a influența în mod decisiv conținutul reglementării adoptate de legiuitorul Uniunii”².

¹ Cauza C-399/12, Germania/Consiliul (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, punctul 64.

² 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 protecția mediului marin al OMI și Comitetul pentru siguranță maritimă al OMI sunt organisme create printr-un acord, și anume prin Convenția privind Organizația Maritimă Internațională.

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

- Directiva (UE) 2016/802 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind reducerea conținutului de sulf din anumiți combustibili lichizi și Regulamentul (UE) nr. 530/2012 al Parlamentului European și al Consiliului privind accelerarea introducerii cerințelor referitoare la coca dublă sau a unor standarde de proiectare echivalente pentru petrolierele cu cocă simplă. Acest lucru se întâmplă deoarece Directiva (UE) 2016/802 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind reducerea conținutului de sulf din anumiți combustibili lichizi reflectă cerințele referitoare la conținutul de sulf din anexa VI la MARPOL ca instrument pentru atingerea scopului acesteia.
- 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.

Prin urmare, amendamentele la anexa VI la MARPOL, amendamentele la Convenția SOLAS și amendamentele la Codul IGF ar afecta legislația UE prin aplicarea Directivei (UE) 2016/802 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind reducerea conținutului de sulf din anumiți combustibili lichizi³ și, respectiv, a Directivei 2009/45/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 6 mai 2009 privind regulile și standardele de siguranță pentru navele de pasageri.

Actul avut 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. **Temeiul 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.

³ Decizia de punere în aplicare (UE) 2015/253 a Comisiei din 16 februarie 2015 de stabilire a normelor privind prelevarea de probe și raportarea, în temeiul Directivei 1999/32/CE a Consiliului, în ceea ce privește conținutul de sulf din combustibilii marini (JO L 41, 17.2.2015, p. 55-59).

4.2.2. *Aplicarea la cazul în discuție*

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

4.3. **Concluzie**

Temeiul juridic al deciziei propuse 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 75-a sesiuni a Comitetului pentru protecția mediului marin și a celei de-a 102-a sesiuni a Comitetului pentru siguranță maritimă referitoare la adoptarea unor amendamente la anexa VI la Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave, a unor amendamente la capitolul II-1 din Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare și a unor amendamente la Codul internațional privind siguranța navelor care utilizează gaze sau alți combustibili cu punct de aprindere scăzut

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

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

având în vedere propunerea Comisiei Europene, întrucât:

- (1) Măsurile luate de Uniune în sectorul transportului maritim trebuie să urmărească protejarea mediului marin, a sănătății umane și îmbunătățirea siguranței maritime.
- (2) Convenția privind Organizația Maritimă Internațională („OMI”) a intrat în vigoare la 17 martie 1958.
- (3) 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 se numără printre membrii IMO.
- (4) În conformitate cu articolul 38 litera (a) din Convenția privind OMI, Comitetul pentru protecția mediului marin îndeplinește funcțiile încredințate OMI prin intermediul sau în baza unor convenții internaționale pentru prevenirea și controlul poluării maritime de către nave, în special în ceea ce privește adoptarea și modificarea reglementărilor sau a altor prevederi.
- (5) 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.
- (6) Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave („Convenția MARPOL”) a intrat în vigoare la 2 octombrie 1983.
- (7) În conformitate cu articolul 16 alineatul (2) litera (c) din Convenția MARPOL, amendamentele la aceasta pot fi adoptate de organismul corespunzător, în acest caz Comitetul pentru protecția mediului marin.

- (8) Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare („Convenția SOLAS”) a intrat în vigoare la 25 mai 1980.
- (9) În temeiul articolului VIII litera (b) punctul (iii) din Convenția SOLAS, Comitetul pentru siguranță maritimă al OMI poate adopta amendamente la Convenția SOLAS.
- (10) În timpul celei de-a 75-a sesiuni, din perioada 30 martie-3 aprilie („MEPC 75”), Comitetul pentru protecția mediului marin urmează să adopte amendamente la anexa VI la Convenția MARPOL.
- (11) În timpul celei de-a 102-a sesiuni ale sale, care va avea loc în perioada 13 – 22 mai 2020 („MSC 102”), Comitetul pentru siguranță maritimă urmează să adopte amendamente la capitolul II-1 din Convenția SOLAS și amendamente la părțile A-1 și B-1 din Codul internațional privind siguranța navelor care utilizează gaze sau alți combustibili cu punct de aprindere scăzut („Codul IGF”).
- (12) Este oportun să se stabilească poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul MEPC 75, deoarece amendamentele la regulile 1, 2, 14, 18, 20, 21 și appendicele I și VI din anexa VI la Convenția MARPOL vor avea vocația de a influența în mod decisiv conținutul legislației Uniunii, mai exact al Directivei (UE) 2016/802 a Parlamentului European și a Consiliului^{1,2}.
- (13) Este oportun să se stabilească poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul MSC 102, întrucât amendamentele la capitolul II-1 din Convenția SOLAS și amendamentele la Codul IGF vor avea vocația de a influența în mod decisiv conținutul legislației Uniunii, mai exact al Directivei 2009/45/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri³.
- (14) Amendamentele la anexa VI la Convenția MARPOL ar asigura punerea în aplicare unitară a limitei privind conținutul de sulf de 0,50 % din combustibilii marini prevăzute în regula 14. Uniunea trebuie să sprijine aceste amendamente pentru a obține beneficiile prevăzute pentru sănătatea umană și pentru mediu, rezultate din reducerea emisiilor de dioxid de sulf generate de arderea la bord.
- (15) Amendamentele la capitolul II-1 partea A-1 din Convenția SOLAS ar prevedea condiții mai sigure pentru ancorarea navelor. Uniunea trebuie să sprijine aceste amendamente deoarece ele prevăd o modernizare cuprinzătoare a instalațiilor de ancorare actuale.
- (16) Amendamentele la capitolul II-1 părțile B, B-1, B-2 - B-4 din Convenția SOLAS ar asigura coerența dispozițiilor privind integritatea etanșă a navelor. Uniunea trebuie să sprijine aceste amendamente deoarece ele oferă coerență întregii părți B în ceea ce privește dispozițiile referitoare la integritatea etanșă, inclusiv cu privire la problema esențială a calculelor de stabilitate în stare de avarie a navei.
- (17) Amendamentele la părțile A-1 și B-1 din Codul IGF aduc îmbunătățiri cu privire la depozitarea combustibilului, siguranța la incendii și încercările la tensiune pentru sudarea materialelor metalice și controalele nedistructive ale sistemului de depozitare

¹ 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).

² Decizia de punere în aplicare (UE) 2015/253 a Comisiei din 16 februarie 2015 de stabilire a normelor privind prelevarea de probe și raportarea, în temeiul Directivei 1999/32/CE a Consiliului, în ceea ce privește conținutul de sulf din combustibilii marini (JO L 41, 17.2.2015, p. 55-59).

³ 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).

a combustibilului pe baza experienței acumulate în aplicarea Codului. Uniunea trebuie să sprijine aceste amendamente deoarece ele oferă o mai mare claritate în ceea ce privește spațiile care trebuie să fie echipate cu un sistem de eliminare a presiunii adecvat și prevăd măsuri de siguranță suplimentare pentru camerele de preparare a combustibilului.

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

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Pozițiile care urmează să fie adoptate în numele Uniunii în cadrul celei de-a 75-a sesiuni a Comitetului pentru protecția mediului marin al OMI sunt în favoarea adoptării amendamentelor la anexa VI la Convenția internațională pentru prevenirea poluării cauzate de nave, astfel cum se prevede în anexa la documentul MEPC 75/3 al OMI.

Articolul 2

Pozițiile care urmează să fie luate în numele Uniunii, în cadrul celei de-a 102-a sesiuni a Comitetului pentru siguranță maritimă al OMI sunt de exprimare a acordului cu privire la:

- (a) adoptarea amendamentelor la capitolul II-1 din Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, prevăzute în anexa 1 la documentul MSC 102/3 al OMI;
- (b) adoptarea amendamentelor la părțile A-1 și B-1 din Codul internațional privind siguranța navelor care utilizează gaze sau alți combustibili cu punct de aprindere scăzut, prevăzute în anexa 2 la documentul MSC 102/3 al OMI.

Articolul 3

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

Articolul 4

Prezenta decizie se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles,

*Pentru Consiliu
Președintele*