

DECIZII

DECIZIA (UE) 2017/1243 A CONSILIULUI

din 29 mai 2017

privind poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul Organizației Maritime Internaționale (OMI), în cadrul celei de a 98-a sesiuni a Comitetului pentru siguranță maritimă și al celei de a 71-a sesiuni a Comitetului pentru protecția mediului marin, în ceea ce privește adoptarea unor amendamente la regula II-1/23 din Convenția SOLAS, la regula II-2/9.4.1.3 din Convenția SOLAS, la Codurile internaționale din 1994 și 2000 privind siguranța navelor de mare viteză, la Codul internațional al mijloacelor de salvare și la apendicele V al anexei VI la MARPOL

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) Acțiunile întreprinse de Uniune în sectorul transportului maritim ar trebui să urmărească îmbunătățirea siguranței maritime și protejarea mediului marin.
- (2) Comitetul pentru siguranța maritimă („MSC”) al Organizației Maritime Internaționale (OMI) a aprobat, în cadrul celei de-a 97-a sesiuni, amendamente la regula II-1/23 și la regula II-2/9.4.1.3 din Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare („Convenția SOLAS”), la Codurile internaționale din 1994 și 2000 privind siguranța navelor de mare viteză („Codurile HSC”), la Codul internațional al mijloacelor de salvare („Codul LSA”) și la anexa la Rezoluția MSC.81(70). Se preconizează că respectivele amendamente vor fi adoptate în cadrul celei de a 98-a sesiuni a MSC, care va avea loc în iunie 2017.
- (3) Comitetul pentru protecția mediului marin („MEPC”) al OMI a convenit, în cadrul celei de a 70-a sesiuni, cu privire la amendamente referitoare la apendicele V al anexei VI la Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave („anexa VI la MARPOL”), în ceea ce privește informațiile pe care trebuie să le conțină nota de livrare a combustibilului pentru propulsia navei („BDN”). Se preconizează că respectivele amendamente vor fi adoptate în cadrul celei de a 71-a sesiuni a MEPC, care va avea loc în iulie 2017.
- (4) MSC al OMI a aprobat, în cadrul celei de a 95-a și al celei 96-a sesiuni, mai multe proiecte de amendamente la regula II-1 din Convenția SOLAS privind compartimentarea și stabilitatea în stare de avarie. Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în ceea ce privește amendamentele menționate, a fost stabilită în Decizia (UE) 2016/2077 a Consiliului ⁽¹⁾.
- (5) MSC al OMI a convenit, în cadrul celei de a 97-a sesiuni, amânarea pentru cea de-a 98-a sesiune a adoptării majorității proiectelor de amendamente la regula II-1 din Convenția SOLAS privind regulile referitoare la compartimentare și la stabilitatea în stare de avarie, iar în ceea ce privește amendamentele la regula II-1/6 privind formula indicelui de compartimentare necesar R, s-a convenit că orice modificări suplimentare aduse regulii II-1/6 nu ar trebui să reducă nivelul actual de siguranță.
- (6) Prin urmare, poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii, astfel cum se prevede la articolul 2 alineatul (1) litera (a) și la articolul 2 alineatul (2) din Decizia (UE) 2016/2077, rămâne aplicabilă.
- (7) MSC al OMI a convenit, în cadrul celei de a 97-a sesiuni, armonizarea textului regulilor II-1/22, II-1/23 și II-1/24 cu privire la existența mai multor expresii pentru cerințe similare și actualizarea referințelor încrucișate existente,

⁽¹⁾ Decizia (UE) 2016/2077 a Consiliului din 17 octombrie 2016 privind poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul Organizației Maritime Internaționale (OMI) cu ocazia celei de a 70-a sesiuni a Comitetului pentru protecția mediului marin și a celei de a 97-a sesiuni a Comitetului pentru siguranța maritimă, în ceea ce privește adoptarea amendamentelor aduse anexei VI la MARPOL, regulii II-1 din Convenția SOLAS, regulilor III/1.4, III/30 și III/37 din Convenția SOLAS, regulilor II-2/1 și II-2/10 din Convenția SOLAS, regulii II-1/3-12 din Convenția SOLAS, Convenției și Codului STCW, Codului pentru instalațiile de protecție contra incendiului și Codului din 2011 privind programul de inspecții intensificate, (JO L 320, 26.11.2016, p. 36).

fără ca prin aceasta să se modifice conținutul amendamentelor aprobate anterior. Regula II-1/23 se referă la cerințe speciale pentru navele de pasageri ro-ro și nu face obiectul poziției care urmează să fie adoptată în numele Uniunii astfel cum a fost stabilită în Decizia (UE) 2016/2077. Directiva 2009/45/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽¹⁾ se aplică navelor de pasageri și ambarcațiunilor de mare viteză pentru pasageri angajați în curse interne. Articolul 6 alineatul (2) litera (a) punctul (i) din directiva respectivă prevede că navele noi de pasageri din clasa A trebuie să respecte integral cerințele Convenției SOLAS din 1974, astfel cum au fost modificate.

- (8) Amendamentele la regula II-2/9.4.1.3 din Convenția SOLAS clarifică cerințele pentru integritatea la foc a ferestrelor navelor de pasageri care transportă maximum 36 de pasageri și ale navelor cu destinație specială având peste 60 (dar maximum 240) de persoane la bord. Navele care transportă maximum 36 de pasageri ar trebui să asigure același nivel de siguranță ca cele care transportă mai mult de 36 de pasageri. Directiva 2009/45/CE se aplică navelor de pasageri și ambarcațiunilor de mare viteză pentru pasageri angajați în curse interne. Articolul 6 alineatul (2) litera (a) punctul (i) din directiva respectivă prevede că navele noi de pasageri din clasa A trebuie să respecte integral cerințele Convenției SOLAS din 1974, astfel cum au fost modificate. În partea B.10.4 din capitolul II-2 al anexei I la directiva respectivă se prevede că pentru navele de pasageri care transportă maximum 36 de pasageri, o atenție specială trebuie acordată integrității la foc a ferestrelor din fața zonelor de îmbarcare deschise sau închise pentru bărci de salvare și plute de salvare și integrității la foc a ferestrelor situate sub astfel de zone și amplasate într-o poziție în care ferestrele respective, în cazul în care s-ar avaria în timpul unui incendiu, ar împiedica lansarea bărcilor de salvare sau plutele de salvare sau îmbarcarea în acestea.
- (9) Amendamentele aduse Codurilor HSC oferă clarificări privind aplicarea punctelor 8.10.1.4-8.10.1.6 din Codurile HSC în ceea ce privește exonerarea de obligația de a avea la bord bărci de urgență în cazul navelor de mare viteză cu lungimea sub 20 m și, respectiv, cu lungimea sub 30 m. O navă de mare viteză cu lungimea mai mică de 30 m în înțelesul Codului HSC din 2000 sau cu lungimea mai mică de 20 m în înțelesul Codului HSC din 1994 poate fi scutită de obligația de a avea la bord o barcă de urgență, sub rezerva îndeplinirii condițiilor de la punctul 8.10.1.6 din codurile HSC, care include un punct nou conform căruia trebuie să fie posibilă recuperarea din apă a unei persoane în dificultate aflată în poziție orizontală sau aproape orizontală. Directiva 2009/45/CE se aplică navelor de pasageri și ambarcațiunilor de mare viteză pentru pasageri angajați în curse interne. Articolul 6 alineatul (2) litera (a) punctul (i) din directiva respectivă prevede că navele noi de pasageri din clasa A trebuie să respecte integral cerințele Convenției SOLAS din 1974, astfel cum au fost modificate.
- (10) Codul LSA stabilește cerințele internaționale pentru mijloacele de salvare care sunt reglementate de capitolul III din Convenția SOLAS din 1974, astfel cum a fost modificat. Amendamentele la punctele 6.1.1.5 și 6.1.1.6 din Codul LSA și la punctul 8.1.1 din partea 1 a anexei la Rezoluția MSC.81(70) oferă coerență testelor statice și sarcinilor lor de probă pe care trebuie să le suporte instalațiile de lansare la apă, inclusiv elementele structurale și vinciurile acestora. Amendamentele menționate ar trebui considerate drept corecții minore. Instalațiile de lansare la apă și vinciurile sunt enumerate în Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/306 al Comisiei ⁽²⁾, care face trimitere la Codul LSA și la Rezoluția MSC.81(70) în ceea ce privește articolele MED/1.21, 1.23, 1.24 și 1.25 cu privire la instalațiile de lansare la apă, precum și articolele MED/1.41a, 1.41b, 1.41c, 1.41d și 1.41e cu privire la vinciuri. Prin urmare, acestea intră sub incidența Directivei 2014/90/UE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽³⁾.
- (11) Amendamentele la apendicele V al anexei VI la MARPOL clarifică faptul că navele care îndeplinesc cerințele din anexa VI la MARPOL cu privire la conținutul de sulf în zonele de control al emisiilor de sulf [(S)ECA] prin mijloace echivalente [sisteme de epurare a gazelor de evacuare (EGCS)], pot permite furnizorului să declare în BDN, după notificarea cumpărătorului, că respectivul combustibil este destinat utilizării de o navă care îndeplinește prin mijloace echivalente cerințele privind conținutul de sulf. Având în vedere numărul tot mai mare de nave echipate cu EGCS, amendamentele la apendicele V al anexei VI la MARPOL sunt necesare pentru a alinia textul standard din BDN în ceea ce privește faptul că navele pot continua să utilizeze combustibili cu un conținut mai ridicat de sulf chiar și după intrarea în vigoare a cerințelor privind conținutul de sulf de 0,10 %, aplicabile (S) ECA începând cu data de 1 ianuarie 2015. Cerințele anexei VI la MARPOL cu privire la limitarea emisiilor de SO_x sunt puse în aplicare în dreptul Uniunii prin Directiva (UE) 2016/802 a Parlamentului European și a Consiliului ⁽⁴⁾. Articolul 6 alineatul (9) literele (b) și (c) și articolul 13 alineatul (2) litera (a) din respectiva directivă se referă la BDN ca mecanism principal de asigurare a conformității cu respectiva directivă. Mijloacele echivalente de conformitate sunt considerate metode alternative de reducere a emisiilor, astfel cum sunt definite la articolul 2 litera (o) din respectiva directivă, și pot fi folosite cu condiția ca navele care utilizează metoda de reducere a emisiilor să înregistreze în mod continuu reduceri ale emisiilor de dioxid de sulf care să fie cel puțin echivalente cu reducerile care s-ar obține prin utilizarea combustibililor marini care îndeplinesc cerințele prevăzute de respectiva directivă.

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/306 al Comisiei din 6 februarie 2017 de indicare a cerințelor în materie de proiectare, construcție și performanță și a standardelor de testare pentru echipamentele maritime (JO L 48, 24.2.2017, p. 1).

⁽³⁾ 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).

⁽⁴⁾ 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).

- (12) Uniunea nu este nici 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 și să își exprime consimțământul privind asumarea de obligații în temeiul acestor amendamente, în măsura în care aceste amendamente intră în sfera de competență exclusivă a Uniunii,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul celei de a 98-a sesiuni a Comitetului pentru siguranță maritimă al OMI este în favoarea adoptării următoarelor amendamente:

- (a) amendamentele la regula II-1/23 din Convenția SOLAS, astfel cum este prevăzută în anexa 1 la documentul MSC 97/WP.5 al OMI, sub rezerva modificărilor propuse în documentele MSC 97/3/5 și MSC 97/3/4 ale OMI;
- (b) amendamentele la regula II-2/9.4.1.3 din Convenția SOLAS, astfel cum este prevăzută în anexa 13 la documentul MSC 97/22/Add.1 al OMI;
- (c) amendamentele la Codurile HSC, astfel cum sunt prevăzute în anexele 15 și 16 la documentul MSC 97/22/Add.1 al OMI;
- (d) amendamentele la Codul LSA și la anexa la Rezoluția MSC.81(70), astfel cum sunt prevăzute în anexa 17 la documentul MSC 97/22/Add.1 al OMI și în anexa 1 la documentul MSC 98/3/1 al OMI.

Articolul 2

Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul celei de a 71-a sesiuni a Comitetului pentru protecția mediului marin al OMI este în favoarea adoptării amendamentelor la apendicele V al anexei VI la Convenția MARPOL, astfel cum se prevede în anexa 7 la documentul MEPC 70/18/Add.1 al OMI.

Articolul 3

- (1) Pozițiile care urmează să fie adoptate în numele Uniunii, astfel cum sunt prevăzute la articolele 1 și 2, se exprimă de către statele membre care sunt membre ale OMI, acționând împreună în interesul Uniunii.
- (2) Se poate conveni asupra unor modificări minore ale pozițiilor menționate la articolele 1 și 2 fără a fi necesară o decizie suplimentară a Consiliului.

Articolul 4

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

Articolul 5

Prezenta decizie se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles, 29 mai 2017.

Pentru Consiliu
Președintele
C. CARDONA