2026/1029

6.5.2026

DECIZIA (UE) 2026/1029 A CONSILIULUI

din 27 aprilie 2026

privind poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul Organizației Maritime Internaționale cu ocazia celei de a 84-a sesiuni a Comitetului pentru protecția mediului marin în ceea ce privește adoptarea unor modificări la Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave (MARPOL) și cu ocazia celei de a 111-a sesiuni a Comitetului pentru siguranță maritimă în ceea ce privește adoptarea unor modificări la Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS) din 1974, la Codul internațional din 1994 pentru siguranța navelor de mare viteză (Codul HSC din 1994), la Codul internațional din 2000 pentru siguranța navelor de mare viteză (Codul HSC din 2000), la Codul internațional din 2011 privind programul intensificat de inspecții efectuate cu ocazia inspecțiilor la vrachiere și petroliere (Codul ESP din 2011), la Codul internațional al mijloacelor de salvare (Codul LSA) și la Protocolul din 1988 referitor la Convenția internațională din 1966 privind liniile de încărcare (Protocolul din 1988 privind liniile de încărcare)

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 îmbunătățirea siguranței maritime și protejarea mediului marin și a sănătății umane.

(2) Comitetul pentru protecția mediului marin (MEPC) al Organizației Maritime Internaționale (OMI) urmează să adopte, în cadrul celei de a 84-a sesiuni din perioada 27 aprilie-1 mai 2026 (MEPC 84), modificări la anexa VI la Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave (MARPOL) referitoare la desemnarea Atlanticului de Nord-Est ca nouă zonă de control al emisiilor (regulile 13 și 14 și apendicele VII), la accesibilitatea bazei de date a OMI privind consumul de păcură al navelor (DCS a OMI) și la clauza de revizuire a măsurii pe termen scurt de reducere a gazelor cu efect de seră (GES) (regulile 20, 25, 27 și 28).

(3) În cadrul celei de a 111-a sesiuni a sale, care va avea loc în perioada 13-22 mai 2026 (MSC 111), Comitetul pentru siguranță maritimă (MSC) al Organizației Maritime Internaționale (OMI) urmează să adopte modificările la capitolele IV și V din Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS) din 1974 și la apendicele (Certificate) la aceasta, la Codul internațional pentru siguranța navelor de mare viteză din 1994 (Codul HSC din 1994), la Codul internațional pentru siguranța navelor de mare viteză din 2000 (Codul HSC din 2000), la Codul internațional din 2011 privind programul intensificat de inspecții efectuate cu ocazia inspecțiilor la vrachiere și petroliere (Codul ESP din 2011), la Codul internațional al mijloacelor de salvare (Codul LSA) și la anexa B la Protocolul din 1988 referitor la Convenția internațională din 1966 privind liniile de încărcare (Protocolul din 1988 privind liniile de încărcare).

(4) Este oportun să se stabilească poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul MEPC 84, întrucât modificările avute în vedere au capacitatea de a influența în mod determinant conținutul dreptului Uniunii, și anume Directiva (UE) 2016/802 a Parlamentului European și a Consiliului [1], Regulamentul (UE) 2015/757 al Parlamentului European și al Consiliului [2], Directiva (UE) 2023/959 a Parlamentului European și a Consiliului [3] și Regulamentul (UE) 2023/1805 al Parlamentului European și al Consiliului [4].

[1] Directiva (UE) 2016/802 din 11 mai 2016 privind reducerea conținutului de sulf din anumiți combustibili lichizi (JO L 132, 21.5.2016, p. 58, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/802/oj).

[2] 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/oj).

[3] Directiva (UE) 2023/959 a Parlamentului European și a Consiliului din 10 mai 2023 de modificare a Directivei 2003/87/CE de stabilire a unui sistem de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră în cadrul Uniunii și a Deciziei (UE) 2015/1814 privind înființarea și funcționarea unei rezerve pentru stabilitatea pieței aferentă schemei UE de comercializare a certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră (JO L 130, 16.5.2023, p. 134, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj).

[4] 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj).

(5) Uniunea ar trebui să sprijine modificările aduse regulilor 13 și 14 din anexa VI la MARPOL și apendicelui VII la anexa VI la MARPOL, deoarece respectivele modificări vor contribui la prevenirea, reducerea și controlul emisiilor de poluanți atmosferici generate de nave, care ar trebui să conducă la obținerea de efecte benefice conexe pentru sănătate, mediu și economie.

(6) Uniunea ar trebui, de asemenea, să sprijine modificările aduse regulii 27 din anexa VI la MARPOL, deoarece acestea vor îmbunătăți și mai mult accesibilitatea DCS a OMI.

(7) Uniunea ar trebui să sprijine modificările aduse regulilor 20, 25, 27 și 28 din anexa VI la MARPOL deoarece respectivele modificări decurg în urma adoptării Strategiei OMI privind reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră provenite de la nave din 2023 și a finalizării revizuirii măsurilor pe termen scurt de către OMI, permițând revizuirea ulterioară a regulilor respective.

(8) Este oportun să se stabilească poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul MSC 111, întrucât modificările avute în vedere la SOLAS, la Codul HSC din 1994, la Codul HSC din 2000, la Codul ESP din 2011, la Codul LSA și la Protocolul din 1988 privind liniile de încărcare au capacitatea de a influența în mod determinant conținutul dreptului Uniunii, și anume Directiva 2009/45/CE a Parlamentului European și a Consiliului ([5]), Directiva 2002/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului ([6]), Regulamentul (UE) nr. 530/2012 al Parlamentului European și al Consiliului ([7]) și Directiva 2014/90/UE a Parlamentului European și a Consiliului ([8]).

(9) Uniunea ar trebui să sprijine modificările la capitolele IV și V din SOLAS și la apendicele (Certificate) la SOLAS, la Codul HSC din 1994 și la Codul HSC din 2000, deoarece este mai eficient să se utilizeze canale dedicate pentru mesajele specifice aplicației (ASM) ale sistemului de schimb de date VHF (VDES), iar întrucât VDES are o capacitate suplimentară pentru schimbul mai multor date digitale, acesta ar putea răspunde creșterii viitoare a cererii de utilizare a datelor digitale în radiocomunicațiile maritime. În plus, schimbul de date digitale aduce numeroase beneficii nu numai pentru siguranță și conștientizare a situației, ci și pentru securitate, eficiența navigației, protecția mediului marin și reducerea sarcinii navigatorilor. VDES oferă o îmbunătățire semnificativă a beneficiilor obținute prin intermediul sistemului de identificare automată (AIS) și este considerat un factor determinant al navigației electronice. Capacitatea de a face schimb de ASM și de alte informații între nave și autoritățile de la țărm este îmbunătățită în mod semnificativ prin implementarea VDES. Prin urmare, Uniunea ar trebui să sprijine în egală măsură respectivele modificări deoarece, prin introducerea unor noi servicii mobile de comunicații prin satelit recunoscute, regulile OMI trebuie să precizeze în mod clar cerința de diseminare a informațiilor privind siguranța maritimă și a informațiilor legate de căutare și salvare prin intermediul tuturor serviciilor mobile de comunicații prin satelit recunoscute și operaționale.

(10) Uniunea ar trebui să sprijine modificările la Codul ESP 2011, deoarece tehnicile de inspecție la distanță oferă o mai mare eficiență, o mai mare flexibilitate și o mai mare fiabilitate în activitățile cotidiene de control și inspecție, fără a afecta rezultatul respectivelor activități.

(11) Uniunea ar trebui să sprijine modificările la Codul LSA, deoarece acestea vor facilita siguranța vieții pe mare prin creșterea încrederii în funcționarea eficace și eficientă a bărcilor de salvare lansate la apă prin cădere liberă în cazul abandonării navei.

(12) Uniunea ar trebui să sprijine modificările la Protocolul din 1988 privind liniile de încărcare, deoarece instalarea unor balustrade cu trei gărzi pe structura punții poate spori în mod eficace protecția echipajului, poate reduce riscul de cădere peste bord și riscul de rănire a echipajului și poate îmbunătăți siguranța navelor cu costuri economice minime.

([5]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/45/oj).

([6]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2002/59/oj).

([7]) 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 coca simplă (JO L 172, 30.6.2012, p. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/530/oj).

([8]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/90/oj).

(13) Uniunea nu este nici membră a OMI, nici parte contractantă la MARPOL, SOLAS, Codul HSC din 1994, Codul HSC din 2000, Codul ESP din 2011, Codul LSA sau Protocolul din 1988 privind liniile de încărcare. Prin urmare, Consiliul ar trebui să autorizeze statele membre să exprime poziția Uniunii la MEPC 84 și la MSC 111.

(14) Domeniul de aplicare al prezentei decizii ar trebui să se limiteze la conținutul modificărilor propuse, în măsura în care acestea pot afecta 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 84-a sesiuni a Comitetului pentru protecția mediului marin (MEPC) al Organizației Maritime Internaționale (OMI) este de a-și da acordul cu privire la adoptarea:

(a) modificărilor aduse regulilor 13 și 14 din anexa VI la MARPOL și apendicelui VII la anexa VI la MARPOL, referitoare la desemnarea Atlanticului de Nord-Est ca nouă zonă de control al emisiilor (ECA); și

(b) modificărilor aduse regulilor 20, 25, 27 și 28 din anexa VI la MARPOL, referitoare la accesibilitatea bazei de date a OMI privind consumul de păcură al navelor (DCS a OMI) și la clauza de revizuire a măsurii pe termen scurt de reducere a GES,

astfel cum figurează în anexa la documentul MEPC 84/3 al OMI.

Articolul 2

Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul celei de a 111-a sesiuni a Comitetului pentru siguranță maritimă (MEPC) al OMI este de a-și da acordul cu privire la adoptarea:

(a) modificărilor aduse capitolelor IV și V din Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS) din 1974 și apendicelui (Certificate) la SOLAS;

(b) modificărilor aduse Codului internațional din 1994 privind siguranța ambarcațiunilor de mare viteză (Codul HSC din 1994);

(c) modificărilor aduse Codului internațional din 2000 privind siguranța ambarcațiunilor de mare viteză (Codul HSC din 2000);

(d) modificărilor aduse Codului internațional din 2011 privind programul intensificat de inspecții efectuate cu ocazia inspecțiilor la vrachiere și petroliere (Codul ESP 2011);

(e) modificărilor aduse Codului internațional al mijloacelor de salvare (Codul LSA); și

(f) modificărilor aduse Anexei B la Protocolul din 1988 referitor la Convenția internațională din 1966 asupra liniilor de încărcare (Protocolul din 1988 privind liniile de încărcare),

astfel cum figurează în anexa la documentele MSC 111/3 și MSC 111/3/1 ale OMI.

Articolul 3

Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii, astfel cum este stabilită la articolul 1, și poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii, astfel cum este stabilită la articolul 2,vizează fiecare modificările propuse în măsura în care acestea intră în sfera de competență exclusivă a Uniunii și în măsura în care pot afecta normele comune ale Uniunii. Fiecare dintre aceste poziții este exprimată de statele membre, care sunt toate membre ale OMI, acționând împreună în interesul Uniunii.

Se poate conveni asupra unor modificări minore ale poziției stabilite la articolul 1 și ale poziției stabilite la articolul 2 fără a fi necesară o decizie suplimentară a Consiliului.

Articolul 4

Statele membre sunt autorizate să își exprime consimțământul, în interesul Uniunii, în ceea ce privește asumarea de obligații în temeiul modificărilor propuse, în măsura în care respectivele modificări intră în sfera de competență exclusivă a Uniunii.

Articolul 5

Prezenta decizie intră în vigoare la data adoptării.

Adoptată la Luxemburg, 27 aprilie 2026.

Pentru Consiliu

Președintele

M. PANAYIOTOU