COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 14.10.2024
COM(2024) 453 final

2024/0250 (NLE)

Propunere de

DECIZIE A CONSILIULUI

privind poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul Organizației Maritime Internaționale la cea de a 109-a sesiune a Comitetului pentru siguranță maritimă cu privire la adoptarea unor amendamente la Codul internațional privind siguranța navelor care utilizează gaze sau alți combustibili cu punct de aprindere scăzut (Codul IGF)

EXPUNERE DE MOTIVE

1. OBIECTUL PROPUNERII

Prezenta propunere se referă la o decizie de stabilire a poziției care trebuie adoptată în numele Uniunii cu ocazia celei de a 109-a sesiuni a Comitetului pentru siguranță maritimă al Organizației Maritime Internaționale (MSC 109), care se va desfășura în perioada 2–6 decembrie 2024.

În cadrul MSC 109 se are în vedere adoptarea unor amendamente la 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 reglementării și al practicilor legate de chestiuni tehnice de orice natură relevante pentru 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, aceasta își propune să abordeze aspectele administrative și juridice conexe.

Convenția a intrat în vigoare la 17 martie 1958.

Toate statele membre sunt părți la convenție. Uniunea nu este parte la convenție.

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) este obligatoriu în temeiul SOLAS.

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 responsabilă cu stabilirea standardelor la nivel mondial în ceea ce privește siguranța, securitatea și performanța de mediu a transportului maritim internațional. Rolul său principal este crearea unui cadru de reglementare echitabil și eficace pentru industria transportului maritim, care să fie adoptat și implementat la nivel mondial.

Participarea la OMI este deschisă doar statelor și toate statele membre ale UE sunt membre ale OMI. Întrucât organizațiile de integrare economică regională nu pot fi membre ale OMI, UE nu este membră a acestei organizații. Cu toate acestea, în urma semnării Acordului de cooperare și colaborare între Organizația Interguvernamentală Consultativă pentru Navigație Maritimă (IMCO) și Comisia Comunităților Europene în 1974, Comisia participă în calitate de observator la lucrările OMI și, prin urmare, poate transmite observații acestei organizații în nume propriu.

Comitetul pentru siguranță maritimă al OMI (MSC) este alcătuit din toți membrii OMI și se întrunește cel puțin o dată pe an. Acesta examinează toate chestiunile care intră în domeniul de competență al organizației, cum ar fi 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 siguranță maritimă al OMI prevede mecanismele necesare 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, precum și ale organismelor subsidiare, se adoptă cu votul majorității membrilor acestora.

2.3. Actul avut în vedere al Comitetului pentru siguranță maritimă al OMI

În cadrul celei de a 109-a sesiuni, care se va derula în perioada 2-6 decembrie 2024, Comitetul pentru siguranță maritimă urmează să adopte amendamente la codul IGF.

Scopul amendamentelor avute în vedere pentru Codul IGF este de a spori siguranța navelor, inclusiv a navelor de pasageri, care utilizează (drept combustibil marin) gaze sau alți combustibili cu punct de aprindere scăzut. Adoptarea acestor amendamente va promova utilizarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon, în special a gazelor și a altor combustibili cu punct de aprindere scăzut, cum ar fi metanolul, hidrogenul și amoniacul cu emisii scăzute sau cu zero emisii de carbon. Acest lucru este în concordanță cu obiectivele privind decarbonizarea și depoluarea din pachetul legislativ al UE „Pregătiți pentru 55”.

3. POZIȚIA CARE TREBUIE ADOPTATĂ ÎN NUMELE UNIUNII ÎN CADRUL CELEI DE A 109-A SESIUNI A COMITETULUI PENTRU SIGURANȚĂ MARITIMĂ

3.1. Amendamentele aduse Codului internațional privind siguranța navelor care utilizează gaze sau alți combustibili cu punct de aprindere scăzut (Codul IGF)

Subcomitetul pentru transportul mărfurilor și containerelor (CCC) a convenit, în cadrul celei de a 9-a sesiuni, să instituie un grup de lucru privind amendamentele la Codul IGF și, ținând seama de observațiile formulate și de deciziile luate în plen, i-a încredințat acestuia sarcina de a pregăti un proiect de amendamente la Codul IGF pe baza documentelor prezentate în cadrul sesiunii respective.

După examinarea raportului grupului de lucru menționat mai sus, CCC 9 a luat act de discuția grupului cu privire la proiectele de amendamente la Codul IGF și de faptul că grupul le-a finalizat. Modificările includ o varietate de aspecte, printre care cilindrii de aspirație ai pompelor, deschiderea supapei de siguranță, spațiile de pregătire a combustibilului, protecția structurală împotriva incendiilor și zonele periculoase.

CCC 9 a fost de acord cu proiectele de amendamente la Codul IGF, astfel cum figurează în anexa 3 la CCC 9/14, acestea urmând să fie transmise către MSC 108 spre aprobare și adoptare ulterioară.

Poziția Uniunii în cadrul CCC 9 a fost de a sprijini proiectele de amendamente la Codul IGF propuse în CCC 9/3/3 (Liberia et al.) și de a sprijini instituirea unui grup de lucru care să finalizeze amendamentele la Codul IGF și să examineze documentele CCC 9/3/5 (Republica Coreea, Liberia și INTERTANKO) și CCC 9/3/8 (CESA).

MSC 108 a aprobat proiectele de amendamente la Codul IGF, în vederea adoptării în cadrul MSC 109. Aceste modificări sunt transmise prin circulara OMI nr. 4879 din 29 mai 2024 în anexa 2.

Uniunea ar trebui să sprijine aceste amendamente, întrucât ele vor spori siguranța navelor – inclusiv a navelor de pasageri – care utilizează drept combustibil gaze naturale. Aceste modificări asigură un nivel echivalent de protecție a sistemului de conducte și a rezervorului din conductele de evacuare ale supapei de siguranță în timpul funcționării normale și în caz de urgență. În plus, existența unor puțuri mici de rezervoare de combustibil GNL ar trebui recunoscută în Codul IGF.

4. LEGISLAȚIA ȘI COMPETENȚA UE ÎN MATERIE

4.1.1. Amendamentele aduse Codului 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 angajate în curse interne aplică Convenția SOLAS, astfel cum a fost modificată, navelor de pasageri din clasa A. Întrucât Codul IGF este un cod obligatoriu în temeiul SOLAS, acesta se aplică de asemenea navelor de pasageri în temeiul directivei respective.

În plus, secțiunile 1 și 2 din anexa I la Directiva 2009/45/CE conțin reglementări care impun respectarea cerințelor Codului IGF:

- Regula II-1/G/1: se aplică navelor noi din clasele B, C și D [și navelor existente din clasa B] – „Navele, indiferent de data construcției, care utilizează sau care au fost transformate pentru a utiliza combustibili gazoși sau lichizi cu punct de aprindere mai scăzut decât cel autorizat în temeiul regulii II-2/A/10 subpunctul 1.1 trebuie să respecte cerințele din codul IGF, astfel cum sunt definite în regula II-1/2.28 din Convenția SOLAS”, și
- Regula II-1/G/57: Cerințe pentru navele care utilizează combustibili cu punct de aprindere scăzut – „Navele care utilizează combustibili gazoși sau lichizi cu punct de aprindere mai scăzut decât cel autorizat în temeiul regulii II-2/4.2.1.1 trebuie să respecte cerințele din codul IGF, astfel cum sunt definite în regula II-1/2.28 din Convenția SOLAS”.

Prin urmare, amendamentele aduse Codului internațional privind siguranța navelor care utilizează gaze sau alți combustibili cu punct de aprindere scăzut (Codul IGF) au vocația de a influența în mod decisiv aplicarea Directivei 2009/45/CE.

4.1.2. Competența UE

Obiectul actelor avute în vedere se referă la un domeniu în care Uniunea are competență externă exclusivă în temeiul articolului 3 alineatul (2) ultima parte din TFUE, întrucât actele avute în vedere „ar putea aduce atingere normelor comune sau ar putea modifica domeniul de aplicare a acestora”.

5. TEMEIUL JURIDIC

5.1. Temeiul juridic procedural

5.1.1. 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 respectiv[1].

Conceptul de „*acte cu efecte juridice*” include actele care au 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*”[2].

5.1.2. Aplicarea la cazul în discuție

Comitetul pentru siguranță maritimă al OMI este un organism creat printr-un acord, în conformitate cu Convenția privind Organizația Maritimă Internațională.

Actele pe care trebuie să le adopte acest comitet al OMI sunt acte cu efecte juridice. Actele avute în vedere au vocația de a influența în mod decisiv conținutul unor acte legislative ale UE, în special:

– Directiva 2009/45/CE privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri. Acest lucru se datorează faptului că articolul 6 din directiva menționată prevede că dispozițiile capitolelor IV, V și VI din Convenția SOLAS din 1974, astfel cum a fost modificată, trebuie să se aplice navelor de pasageri noi și existente din clasele A, B, C și D [articolul 6 alineatul (1) litera (b)] și că navele noi de pasageri din clasa A trebuie să respecte integral cerințele Convenției SOLAS din 1974, astfel cum a fost modificată [articolul 6 alineatul (2) litera (a) punctul (i)]. Întrucât Codul IGF este un cod obligatoriu în temeiul SOLAS, acesta se aplică și navelor de pasageri care intră sub incidența Directivei 2009/45/CE, în temeiul trimiterilor dinamice la Convenția SOLAS din cuprinsul acesteia. În plus, anexa I la Directiva 2009/45/CE conține reglementări care impun respectarea directă a cerințelor Codului IGF.

Actele avute în vedere nu completează și nu aduc modificări cadrului instituțional al acordului.

În consecință, temeiul juridic procedural al propunerii de decizie este articolul 218 alineatul (9) din TFUE.

5.2. Temeiul juridic material

5.2.1. 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 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.

[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.

5.2.2. Aplicarea la cazul în discuție

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

5.3. Concluzie

Temeiul juridic al deciziei propuse trebuie să fie articolul 100 alineatul (2) din TFUE coroborat cu articolul 218 alineatul (9) din TFUE.

2024/0250 (NLE)

Propunere de

DECIZIE A CONSILIULUI

privind poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul Organizației Maritime Internaționale la cea de a 109-a sesiune a Comitetului pentru siguranță maritimă cu privire la adoptarea unor amendamente la Codul internațional privind siguranța navelor care utilizează gaze sau alți combustibili cu punct de aprindere scăzut (Codul IGF)

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 conformitate cu articolul 28 litera (b) din Convenția privind OMI, Comitetul pentru siguranță maritimă prevede mecanismele necesare 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 în cadrul domeniului de aplicare al articolului respectiv care pot fi atribuite Comitetului pentru siguranță maritimă în temeiul oricărui alt instrument internațional și care sunt acceptate de către OMI.

(4) În cadrul celei de a 109-a sesiuni din 2-6 decembrie 2024, Comitetul pentru siguranță maritimă al OMI urmează să adopte amendamente la Codul internațional privind siguranța navelor care utilizează gaze sau alți combustibili cu punct de aprindere scăzut (Codul IGF). Modificările includ o varietate de aspecte, printre care cilindrii de aspirație ai pompelor, deschiderea supapei de siguranță, spațiile de pregătire a combustibilului, protecția structurală împotriva incendiilor și zonele periculoase.

(5) Este oportun să se stabilească poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii în cadrul celei de a 109-a sesiuni a Comitetului pentru siguranță maritimă al OMI, întrucât actele avute în vedere au vocația de a influența în mod decisiv conținutul dreptului Uniunii, și anume al Directivei 2009/45/CE privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri[1].

(6) Uniunea trebuie să sprijine amendamentele aduse Codului internațional privind siguranța navelor care utilizează gaze sau alți combustibili cu punct de aprindere

[1] JO L 163, 25.6.2009, p. 1.

scăzut (Codul IGF), întrucât acestea vor spori siguranța navelor, inclusiv a navelor de pasageri, care utilizează drept combustibil gaze naturale. Aceste modificări asigură un nivel echivalent de protecție a sistemului de conducte și a rezervorului din conductele de evacuare ale supapei de siguranță în timpul funcționării normale și în caz de urgență. În plus, existența unor puțuri mici de rezervoare de combustibil GNL ar trebui recunoscută în Codul IGF. Adoptarea acestor amendamente va promova utilizarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon, în special a gazelor și a altor combustibili cu punct de aprindere scăzut, cum ar fi metanolul, hidrogenul și amoniacul cu emisii scăzute sau cu zero emisii de carbon. Acest lucru este în concordanță cu obiectivele privind decarbonizarea și depoluarea din pachetul legislativ al UE „Pregătiți pentru 55”.

(7) Poziția Uniunii urmează să fie exprimată de statele membre ale Uniunii care sunt membre ale IMO, precum și de către Comisie, acționând împreună,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii în cadrul celei de a 109-a sesiuni a Comitetului pentru siguranță maritimă al OMI este de a fi de acord cu adoptarea amendamentelor la Codul internațional privind siguranța navelor care utilizează gaze sau alți combustibili cu punct de aprindere scăzut (Codul IGF), astfel cum figurează în anexa 2 la circulara OMI nr. 4879 din 29 mai 2024.

Articolul 2

Poziția menționată la articolul 1 se exprimă de către Comisie și de către statele membre ale Uniunii care sunt membre ale Comitetului pentru siguranță maritimă al OMI, acționând împreună în interesul Uniunii.

Articolul 3

Prezenta decizie se adresează Comisiei și statelor membre.

Adoptată la Bruxelles,

Pentru Consiliu
Președintele