COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 30.8.2016
COM(2016) 549 final

2016/0263 (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 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 de sisteme de rezistență la incendiu și Codului privind programul de inspecții intensificate din 2011

EXPUNERE DE MOTIVE

1. INTRODUCERE

Prezenta propunere a Comisiei se referă la stabilirea poziției Uniunii cu ocazia celei de a 70-a sesiuni a Comitetului pentru protecția mediului marin (MEPC 70) al Organizației Maritime Internaționale (OMI) și a celei de a 97-a sesiuni a Comitetului pentru siguranță maritimă (MSC 97) al OMI în ceea ce privește amendamentele stabilite separat în următoarele subrubrici.

1.1 Amendamente la capitolul 4 din anexa VI la Convenția MARPOL

După trei ani de discuții în cadrul sesiunilor MEPC și în perioadele dintre acestea, MEPC 69 a aprobat proiectele de amendamente la capitolul 4 din anexa VI la Convenția MARPOL în ceea ce privește un sistem de colectare a datelor pentru consumul de combustibil. Amendamentele instituie un sistem global obligatoriu de colectare a datelor, având următoarele elemente-cheie.

- Datele care urmează să fie colectate și raportate anual de navele care fac obiectul amendamentului (≥ 5000 TB) includ: distanța parcursă, orele de funcționare și (pentru navele care transportă mărfuri) capacitatea de încărcare. Orientările privind metodele de colectare vor fi emise de OMI.
- Datele agregate se raportează administrației statului de pavilion sau unei organizații recunoscute (OR) autorizate de administrația statului de pavilion. Orientările privind procesul de raportare vor fi emise de OMI.
- După primirea și verificarea datelor raportate, administrația statului de pavilion (sau OR autorizată) va emite o declarație de conformitate a navei, care trebuie să fie păstrată la bord și care face obiectul controlului statului portului.
- Dacă în timpul unui an calendaristic se produce un transfer de proprietate, responsabilitățile de raportare sunt împărțite între fostul proprietar și noul proprietar; în cazul schimbării pavilionului, fosta administrație și noua administrație vor emite declarații de conformitate pentru perioadele de timp care le revin.
- Datele raportate de administrațiile statului de pavilion vor fi verificate conform unor orientări armonizate care vor fi elaborate de OMI.
- Administrațiile statului de pavilion (sau OR autorizate) transmit datele raportate către baza de date a OMI privind consumul de combustibil al navelor, utilizând formate electronice standardizate care urmează să fie elaborate de OMI.
- Datele raportate vor fi anonimizate conform unei metodologii care urmează să fie precizată în orientările OMI.
- Accesul la datele anonimizate va fi acordat părților la anexa VI la Convenția MARPOL.
- Procedurile pentru atestarea conformității navelor aflate sub pavilionul unor state care nu sunt părți la anexa VI la Convenția MARPOL urmează să fie prevăzute într-o circulară elaborată de OMI.

Aceste modificări sunt prevăzute în anexa 7 la MEPC 69/21/add.1. Punctul 6.20 din Raportul MEPC 69 (MEPC 69/21) indică faptul că adoptarea modificărilor este prevăzută să aibă loc în cadrul MEPC 70.

1.2 Amendamente aduse regulilor II-1/1, II-1/2, II-1/3, II-1/4, II-1/5, II-1/6, II-1/7, II-1/8-1, II-1/9, II-1/10, II-1/12, II-1/13, II-1/15 – 17, II-1/19, II-1/21 - 22 și II-1/35 din Convenția SOLAS

Cea de-a 95-a și cea de-a 96-a sesiune ale Comitetului pentru siguranță maritimă al OMI (MSC 95 și MSC 96) au aprobat mai multe proiecte de amendamente la regula II-1 din Convenția SOLAS, care au fost grupate împreună:

- regula II-1/1 (aplicare) privind domeniul de aplicare și dispozițiile privind schimbarea structurii datelor de aplicare;

- regula II-1/2 (definiții) privind alinierea anumitor definiții la alte instrumente ale OMI;

- regulile II-1/5 și 5-1 (stabilitatea navei în starea intactă și informațiile privind stabilitatea care trebuie furnizate comandantului) privind introducerea unor dispoziții specifice pentru calculul stabilității navei în starea intactă, clarificarea definiției greutății și extinderea informațiilor care trebuie să fie puse la dispoziția comandantului);

- regula II-1/6 (indicele de compartimentare necesar *R*) referitoare la capacitatea de supraviețuire a navelor de pasageri;

- regula II-1/7 (indicele de compartimentare obținut A) referitoare la revizuirea formulării indicelui de compartimentare obținut pentru a lua mai bine în considerare efecte precum acumularea de apă pe punte;

- regula II-1/8 (cerințe speciale privind stabilitatea navelor de pasageri) privind clarificarea condițiilor de încărcare pentru calcularea indicelui obținut, în funcție de numărul de persoane aflate la bord;

- regula II-1/9 (fund dublu pentru navele de pasageri și navele de mărfuri, altele decât tancurile petroliere) introduce cerințe privind dimensiunea fundului dublu pentru navele de pasageri și navele de mărfuri de mici dimensiuni;

- regula II-1/10 (construcția unor pereți de compartimentare etanși) privind clarificarea domeniului de aplicare în cazul navelor de pasageri cu punte a pereților etanși și al navelor de mărfuri cu punte de bord liber;

- regula II-1/12 (pereți de compartimentare ai picului și ai sălii mașinilor, tuneluri ale liniei de arbori etc.) privind clarificarea domeniului de aplicare în cazul navelor de pasageri cu punte a pereților etanși și al navelor de mărfuri cu punte de bord liber;

- regula II-1/13 (deschideri ale pereților de compartimentare etanși sub puntea pereților etanși în cazul navelor de pasageri) privind definiția sălilor mașinilor;

- regula II-1/15 (deschideri pe bordajul exterior, sub puntea pereților etanși a navelor de pasageri și puntea de bord liber a navelor de mărfuri) privind clarificarea spațiilor cărora li se aplică această regulă și a domeniului de aplicare în cazul navelor de pasageri cu punte a pereților etanși și al navelor de mărfuri cu punte de bord liber;

- regula II-1/16 și 16-1 (construcția și încercările inițiale ale porților etanșe) privind limitarea domeniului de aplicare la porțile etanșe și privind domeniul de aplicare la navele de pasageri și la navele ro-ro;

- regula II-1/20 (încărcarea navelor de pasageri) privind lărgirea domeniului de aplicare la toate navele prin introducerea noțiunii de informații aprobate privind stabilitatea;

- regula II-1/21 (funcționarea și inspecția periodică a ușilor etanșe etc. la navele de pasageri) privind alinierea lingvistică a anumitor definiții;

- regulile II-1/22 și II-1/22-1 (informații privind controlul avariilor, prevenirea și controlul pătrunderii apei) privind modificarea textului și amendamentele subsecvente;

- regula II-1/35-1 (dispozitive de pompe de santină) privind clarificarea spațiilor cărora li se aplică anumite definiții de volum în ceea ce privește calculul dispozitivelor de pompare și amendamentele subsecvente.

Având un interes deosebit pentru UE, amendamentele la regulile 6, 7, 8 și 9 din capitolul II-1 al Convenției SOLAS se referă la cerințe privind compartimentarea și stabilitatea în stare de avarie vizând îmbunătățirea capacității de supraviețuire a navelor de pasageri în caz de avarie, care vor fi elaborate de proiectanți pentru navele noi și care nu vor necesita o modificare a modelului de afaceri fundamental al operatorilor. Posibilele modificări la nivel de proiect au făcut obiectul unor evaluări cost-beneficiu care au condus la recomandări privind îmbunătățirea actualului nivel de siguranță impus.

La aplicarea formulei pentru indicele de compartimentare R, după cum s-a stabilit în cadrul celei de-a treia sesiuni a Subcomitetului OMI pentru proiectarea și construcția navală (SDC 3) în ceea ce privește capitolul II-1/6 din Convenția SOLAS, capacitatea navelor de pasageri de a supraviețui unui accident major, precum o coliziune sau o eșuare, crește semnificativ, iar riscul exprimat ca pierderi potențiale de vieți omenești se reduce considerabil.

În cadrul SDC 3 și al MSC 96, unii membri ai OMI din afara UE și-au exprimat preocuparea că formula de compromis a indicelui de compartimentare necesar *R* pentru nave mici (< 400 pasageri) nu a fost verificată pe baza unei evaluări formale a siguranței. În opinia acestor membri ai OMI, formula a creat posibilitatea de a introduce cerințe care nu pot fi puse în aplicare în cazul navelor existente în mod rentabil. S-a argumentat că este necesară o evaluare tehnică suplimentară în cazul navelor mai mici. Discuțiile privind acest aspect ar putea fi reluate în cadrul MSC 97, fapt care ar trebui luat în considerare în formularea poziției Uniunii în cadrul MSC 97 cu privire la acest punct.

Aceste modificări sunt prevăzute în anexa 1 la circulara OMI nr. 3644 din 20 mai 2016. Punctul 11.4 din Raportul MSC 96 (MSC 96/25) indică faptul că modificările vor fi adoptate în cadrul MSC 97.

1.3 Amendamente aduse regulii II-1/1.2 din Convenția SOLAS, o nouă regulă II-1/19-1 și amendamente aduse regulilor III/1.4, III/30 și III/37 din Convenția SOLAS

Amendamentele aduse regulii II-1/1.2 din Convenția SOLAS, noua regulă II-1/19-1 și amendamentele aferente aduse regulilor III/1.4, III/30 și III/37 din Convenția SOLAS cu privire la exercițiile de control al avariilor fac parte dintr-o abordare globală menită să consolideze capacitatea de supraviețuire în caz de inundații, care, împreună cu pachetul de amendamente la regula II-1 din Convenția SOLAS prevăzută la punctul 1.2 de mai sus, are scopul de a îmbunătăți siguranța navelor de pasageri noi și a celor existente.

Amendamentele aduse regulii II-1/1.2 din Convenția SOLAS, noua regulă II-1/19-1 și amendamentele aduse regulilor III/1.4, III/30 și III/37 integrează cerințele privind exercițiile de control al avariilor pentru navele de pasageri, inclusiv în ceea ce privește frecvența, participarea membrilor echipajului cu responsabilități de control al avariilor și elementele necesare pentru fiecare exercițiu, precum și activarea sprijinului de coastă.

Amendamentele la regula II-1/1.2 din Convenția SOLAS și noua regulă II-1/19-1 din Convenția SOLAS sunt prevăzute în anexa 16 la MSC 96/25 add.1. Punctul 11.17 din Raportul MSC 96 (MSC 96/25) indică faptul că adoptarea acestor amendamente este prevăzută să aibă loc în cadrul MSC 97.

Amendamentele la regulile III/1.4, III/30 și III/37 din Convenția SOLAS sunt prevăzute în anexa 1 la circulara OMI nr. 3644 din 20 mai 2016. Punctul 11.19 din Raportul MSC 96 (MSC 96/25) indică faptul că amendamentele vor fi adoptate în cadrul MSC 97.

1.4 Amendamente aduse regulilor II-2/1 și II-2/10 din Convenția SOLAS

Ca urmare a amendamentelor aduse regulilor II-2/1 și II-2/10 din Convenția SOLAS, extinctoarele cu spumă cu o capacitate de cel puțin 135 *l* nu vor mai fi obligatorii în sălile căldărilor protejate cu sisteme de stingere a focului fixe, pe bază de apă, cu aplicare locală. Amendamentele se vor aplica atât navelor noi, cât și celor deja existente.

Amendamentele la regulile II-2/1 și II-2/10 sunt prevăzute în anexa 1 la circulara OMI nr. 3644 din 20 mai 2016. Punctul 8.2 din Raportul MSC 96 (MSC 96/25) indică faptul că adoptarea acestor amendamente este prevăzută să aibă loc în cadrul MSC 97.

1.5 Amendamente aduse regulii II-1/3-12 din Convenția SOLAS

Codul privind nivelurile de zgomot la bordul navelor a fost adoptat în 2012 [rezoluția MSC.337(91)] împreună cu amendamentele asociate la Convenția SOLAS, codul devenind obligatoriu conform regulii II-1/3-12 și intrând în vigoare la 1 iulie 2014. Cu toate acestea, analiza ulterioară a arătat că unele nave nu s-ar încadra în domeniul de aplicare al regulii II-1/3-12 din Convenția SOLAS. Navele al căror contract de construcție este încheiat înainte de 1 iulie 2014 și ale căror chile sunt montate sau se află într-un stadiu de construcție similar după data de 1 ianuarie 2015, și a căror livrare nu se realizează înainte de 1 iulie 2018 nu fac obiectul punctelor 1 sau 2 din regula II-1/3-12. Amendamentele aduse regulii II-1/3-12 abordează această lacună a legislației actuale.

Aceste amendamente sunt prevăzute în anexa 1 la circulara OMI nr. 3644 din 20 mai 2016. Punctul 20.10 din Raportul MSC 96 (MSC 96/25) indică faptul că adoptarea acestor amendamente este prevăzută să aibă loc în cadrul MSC 97.

1.6 Amendamente aduse Convenției și Codului STCW privind pregătirea specifică navelor de pasageri și părțile A și B din Codul STCW

Cu ocazia celei de-a 91-a sesiuni a Comitetului pentru siguranță maritimă, acesta a luat în considerare mai întâi propunerile de modificare a cerințelor actuale ale Convenției și Codului STCW privind navele de pasageri, pentru a aborda noile provocări pe care le comportă creșterea dimensiunilor navelor de pasageri moderne și numărul mare de pasageri la bord, în special în ceea ce privește navele de croazieră.

Amendamentele aduse regulilor I/14 și V/2 din Convenția STCW și secțiunii A-V/2 din Codul STCW pentru îmbunătățirea siguranței navelor de pasageri (ro-ro și non-ro-ro) au fost promovate în mod activ de către UE, în special după accidentul navei Cosa Concordia din ianuarie 2012.

Amendamentele cuprind patru niveluri diferite de pregătire și de familiarizare: familiarizarea cu situațiile de urgență pe navele de pasageri, pregătirea pentru gestionarea mulțimilor pe navele de pasageri, pregătirea pentru gestionarea crizelor și pregătirea referitoare la comportamentul uman la bordul navelor de pasageri, precum și pregătirea referitoare la navele de pasageri ro-ro.

Aceste amendamente sunt prezentate în anexa [ ] la MSC 96/25/add.1. Punctul 12.6 din Raportul MSC 96 (MSC 96/25) indică faptul că adoptarea acestor amendamente este prevăzută să aibă loc în cadrul MSC 97.

1.7 Amendamente la capitolul 13 din Codul de sisteme de rezistență la incendiu

Conform Codului de sisteme de rezistență la incendiu, capitolul 13, punctul 2.1.2.2.2.1, în ceea ce privește distribuția persoanelor, dimensiunea mijloacelor de evacuare se calculează pe baza numărului total de persoane care se preconizează că vor fi evacuate pe scări, pe uși, pe coridoare și pe pasarele. Calculele se efectuează separat, pentru două cazuri diferite de ocupare a spațiilor specificate. S-a constatat că textul existent creează confuzii în ceea ce privește trimiterea la membrii echipajului distribuiți în spațiile publice de pe o navă, el fiind, prin urmare, modificat.

Aceste amendamente sunt prevăzute în anexa 2 la circulara OMI nr. 3644 din 20 mai 2016. Punctul 11.15 din Raportul MSC 96 (MSC 96/25) indică faptul că adoptarea acestor amendamente este prevăzută să aibă loc în cadrul MSC 97.

1.8 Amendamente la Codul privind programul de inspecții intensificate (ESP) din 2011

Schema de evaluare a stării navei (*Condition Assessment Scheme*, CAS) a OMI stabilește cadrul pentru o inspecție intensificată a navelor mai vechi de 15 ani. Programul de inspecții intensificate efectuate cu ocazia inspecțiilor la vrachiere și petroliere, denumit pe scurt Programul de inspecții intensificate (*Enhanced Survey Programme*, ESP), specifică modul în care trebuie realizată o astfel de inspecție intensificată. Întrucât CAS recurge la ESP pentru a-și atinge obiectivul, CAS face trimitere la ESP ca instrument utilizat în acest sens.

Amendamentele la Codul ESP asigură alinierea cu IACS UR (cerințele unificate ale Asociației internaționale a societăților de clasificare) actualizate, seria Z10. IACS UR seria Z10 se referă la cerințe în materie de inspecție și certificare. Cerințele unificate sunt rezoluții ale IACS care se referă la aspecte legate sau reglementate direct de prevederile unei reguli specifice și de practicile societăților de clasificare, și la filosofia generală pe care se bazează regulile și practicile societăților de clasificare.

Aceste modificări sunt prevăzute în anexa 4 la circulara OMI nr. 3644 din 20 mai 2016. Punctul 11.21 din Raportul MSC 96 (MSC 96/25) indică faptul că adoptarea acestor amendamente este prevăzută să aibă loc în cadrul MSC 97.

2. ADOPTAREA AMENDAMENTELOR OMI

2.1 Adoptarea amendamentelor

Amendamentele menționate la punctele 1.1 – 1.8 de mai sus au fost aprobate cu ocazia celei de-a 69-a sesiuni a Comitetului pentru protecția mediului marin, desfășurată în perioada 18-22 aprilie 2016 și cu ocazia celei de-a 95-a și celei de-a 96-a sesiuni a Comitetului pentru siguranță maritimă, desfășurate în perioadele 3-12 iunie 2015 și 11-20 mai 2016 și urmează să fie transmise în vederea adoptării cu ocazia celei de-a 70-a sesiuni a Comitetului pentru protecția mediului marin, care se va desfășura în perioada 24-28 octombrie 2016 și a celei de-a 97-a sesiuni a Comitetului pentru siguranță maritimă, care se va desfășura în perioada 21-25 noiembrie 2016.

2.2 Acceptare

După aprobarea și adoptarea amendamentelor prevăzute la punctele 1.1-1.8 sus-menționate de către cele două comitete, acestea vor fi comunicate părților contractante respective, pentru a fi acceptate.

3. LEGISLAȚIA ȘI COMPETENȚA UE ÎN MATERIE

3.1 Amendamente la capitolul 4 din anexa VI la MARPOL

Regulamentul (UE) nr. 2015/757 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2015 privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim și de modificare a Directivei 2009/16/CE stabilește un sistem al UE pentru monitorizarea, raportarea și verificarea (MRV) emisiilor de CO_2 și a eficienței energetice în transportul maritim.

Regulamentul UE privind MRV se aplică de la 1 ianuarie 2018 tuturor navelor mari (peste 5000 de tone brute) care sosesc, se află în interiorul sau pleacă din porturile aflate sub jurisdicția unui stat membru, indiferent de locul înmatriculării navelor. Regulamentul permite o alegere între patru metode de monitorizare cu diferite grade de complexitate, cele mai simple fiind bazate pe datele deja disponibile de la bordul navelor. Datele trebuie să fie verificate în mod independent și trebuie să fie apoi raportate Comisiei anual, în mod agregat. Comisia va pune la dispoziția publicului datele agregate anuale verificate pentru fiecare navă, inclusiv datele privind emisiile de CO_2 și parametrii de eficiență energetică.

La articolul 22 alineatul (3), regulamentul include o clauză de revizuire în cazul unui acord internațional în acest domeniu. Odată cu adoptarea amendamentelor la capitolul 4 din anexa VI la MARPOL, s-ar declanșa procesul de revizuire în conformitate cu articolul 22 alineatul (3). Acest lucru poate conduce la o propunere de modificare a regulamentului, pentru a asigura alinierea cu sistemul global de colectare a datelor convenit la nivelul OMI.

Prin urmare, amendamentele la capitolul 4 din anexa VI la MARPOL ar afecta dreptul UE prin aplicarea Regulamentului (UE) nr. 2015/757.

3.2 Amendamente aduse regulilor II-1/1, II-1/2, II-1/3, II-1/4, II-1/5, II-1/6, II-1/7, II-1/8-1, II-1/9, II-1/10, II-1/12, II-1/13, II-1/15 – 17, II-1/19, II-1/21 - 22 și II-1/35 din Convenția SOLAS

Regula II-1 din Convenția SOLAS reglementează construcția-structura, compartimentarea și stabilitatea, mașinile și instalațiile electrice. Amendamentele la

regula II-1 din Convenția SOLAS care urmează a fi adoptate în cadrul MSC 97 se referă atât la navele de pasageri, cât și la cele de mărfuri. Articolul 6 alineatul (2) litera (a) punctul (i) din Directiva 2009/45/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri stabilește că navele noi de pasageri din clasa A trebuie să respecte integral cerințele Convenției SOLAS din 1974, cu modificările ulterioare.

Prin urmare, amendamentele aduse regulilor II-1/1, II-1/2, II-1/3, II-1/4, II-1/5, II-1/6, II-1/7, II-1/8-1, II-1/9, II-1/10, II-1/12, II-1/13, II-1/15 – 17, II-1/19, II-1/21 - 22 și II-1/35 din Convenția SOLAS ar afecta dreptul UE prin aplicarea Directivei 2009/45/CE.

3.3 Amendamente aduse regulii II-1/1.2 din Convenția SOLAS, o nouă regulă II-1/19-1 și amendamente aduse regulilor III/1.4, III/30 și III/37 din Convenția SOLAS

Convenția internațională privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart (Convenția STCW) a fost integrată în dreptul Uniunii prin Directiva 2008/106/CE privind nivelul minim de formare a navigatorilor.

Regula V/2 din Convenția STCW include standarde minime obligatorii pentru formarea și calificările comandanților, ale ofițerilor, ale marinarilor și ale altor membri ai personalului de pe navele de pasageri.

În particular, conform tabelului A-V/2 din secțiunea A-V/2 din Codul STCW privind specificarea standardului minim de competență în gestionarea crizelor și în ceea ce privește comportamentul uman, care completează regula V/2, navigatorii ar trebui să poată, printre altele, să organizeze exerciții realiste. În plus, Codul internațional de management pentru exploatarea în siguranță a navelor și pentru prevenirea poluării (codul ISM), care este obligatoriu conform dispozițiilor capitolului IX din Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (Convenția SOLAS), a fost integrat în dreptul Uniunii prin Regulamentul (CE) nr. 336/2006. În particular, în ceea ce privește pregătirea pentru situațiile de urgență, codul ISM impune întreprinderii să creeze programe de exerciții, în vederea pregătirii pentru situațiile de urgență.

Prin urmare, amendamentele aduse regulii II-1/1.2, noua regulă II-1/19-1 și amendamentele aduse regulilor III/1.4, III/30 și III/37 referitoare la exercițiile de stabilitate în caz de avarie ar afecta dreptul UE prin aplicarea Directivei 2008/106/CE și a Regulamentului (CE) nr. 336/2006.

3.4 Amendamente aduse regulilor II-2/1 și II-2/10 din Convenția SOLAS

Articolul 6 alineatul (2) litera (a) punctul (i) din Directiva 2009/45/CE stabilește că navele de pasageri din clasa A trebuie să respecte integral cerințele Convenției SOLAS din 1974, cu modificările ulterioare. În plus, regulile II-2/1 și II-2/10 din Convenția SOLAS se aplică noilor clase B, C și D și clasei B existente, în conformitate cu anexa I capitolul II-2 partea A punctul 6 „Sisteme fixe de stingere a incendiului în sălile mașinilor” subpunctul 7, din Directiva 2009/45/CE, în care se prevede că sălile mașinilor și sălile căldărilor trebuie să fie dotate cu echipamente portabile.

Prin urmare, amendamentele la regulile II-2/1 și II-2/10 din Convenția SOLAS privind sistemele de stingere a incendiului în sălile mașinilor ar afecta dreptul UE prin aplicarea Directivei 2009/45/CE.

3.5 Amendamente aduse regulii II-1/3-12 din Convenția SOLAS

Articolul 3 din Directiva 2003/10/CE privind cerințele minime de securitate și sănătate referitoare la expunerea lucrătorilor la riscuri generate de agenți fizici (zgomot) stabilește cerințele minime pentru protecția lucrătorilor și prevede valori limită de expunere și valori de expunere care declanșează acțiunea. În plus, ca legislație relevantă secundară, articolul 6 alineatul (2) litera (a) punctul (i) din Directiva 2009/45/CE, face ca dispozițiile Convenției SOLAS din 1974, cu modificările ulterioare, să se aplice navelor noi de pasageri din clasa A, iar anexa I partea C regula 18 din directiva respectivă stipulează măsurile pentru reducerea zgomotului în sălile mașinilor pentru navele noi din clasele B, C și D.

Prin urmare, amendamentele aduse regulii II-1/3-12 din Convenția SOLAS ar afecta dreptul UE prin aplicarea Directivei 2003/10/CE și a Directivei 2009/45/CE.

3.6 Amendamente aduse Convenției și Codului STCW (Convenția internațională privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart) privind pregătirea specifică navelor de pasageri și părțile A și B din Codul STCW

Directiva 2008/106/CE, în special regula V/2 din capitolul V din anexa I, include cerințe minime obligatorii pentru formarea și calificările comandanților, ale ofițerilor, ale marinarilor și ale altor membri ai personalului de pe navele de pasageri.

Prin urmare, amendamentele aduse Convenției și Codului STCW privind formarea specifică navelor de pasageri ar afecta dreptul UE prin aplicarea Directivei 2008/106/CE.

3.7 Proiect de amendament la capitolul 13 din Codul de sisteme de rezistență la incendiu privind clarificarea distribuției echipajului în spațiile publice

Articolul 6 alineatul (2) litera (a) punctul (i) din Directiva 2009/45/CE stabilește că navele de pasageri din clasa A respectă integral cerințele Convenției SOLAS din 1974, cu modificările ulterioare. În plus, capitolul II-2 partea A din anexa I la Directiva 2009/45/CE aplică Codul de sisteme de rezistență la incendiu adoptat prin Rezoluția MSC.98(73) navelor din clasele B, C și D construite la 1 ianuarie 2003 sau ulterior acestei date.

Prin urmare, amendamentele aduse capitolului 13 al Codului de sisteme de rezistență la incendiu ar afecta dreptul UE prin aplicarea Directivei 2009/45/CE.

3.8 Amendamente la Codul privind programul de inspecții intensificate (ESP) din 2011

Regulamentul (UE) nr. 530/2012 al Parlamentului European și Consiliului privind accelerarea introducerii cerințelor referitoare la coca dublă sau a unor standarde de proiectare echivalente pentru petrolierele cu coca simplă urmărește să stabilească un calendar de introducere accelerată a aplicării cerințelor privind coca dublă sau a unor standarde de proiectare echivalente care se regăsesc în MARPOL 73/78, definită la articolul 3 din respectivul regulament, la petrolierele cu coca simplă și să interzică transportul către sau din porturile statelor membre al produselor petroliere grele cu petroliere cu coca simplă.

Regulamentul respectiv impune aplicarea schemei de evaluare a stării navei (CAS) a OMI la petrolierele cu coca simplă mai vechi de 15 ani. În conformitate cu articolul 5, petrolierele respective au obligația de a respecta CAS, care este apoi definită la articolul 6 ca fiind schema de evaluare a stării adoptată prin Rezoluția MEPC 94(46)

din 27 aprilie 2001, astfel cum a fost modificată prin Rezoluția MEPC 99(48) din 11 octombrie 2002 și prin Rezoluția MEPC 112(50) din 4 decembrie 2003. Programul de inspecții intensificate efectuate cu ocazia inspecțiilor la vrachiere și petroliere, denumit pe scurt programul de inspecții intensificate (ESP), specifică modul în care trebuie realizată această evaluare intensificată. Deoarece CAS utilizează ESP pentru a-și atinge obiectivul, orice modificare a inspecțiilor ESP va fi aplicabilă în mod direct și automat prin Regulamentul (UE) nr. 530/2012. Prin urmare, amendamentele care urmează să fie adoptate în cadrul MSC 97, care ar urma să introducă modificările aduse Codului ESP, vor afecta dreptul UE prin aplicarea Regulamentului (UE) nr. 530/2012.

3.7 Sinteză

Având în vedere legăturile care există între amendamentele propuse și legislația UE relevantă menționată anterior, Comisia consideră că adoptarea amendamentelor sus-citate, care se așteaptă să fie adoptate în cadrul MEPC 70 și MSC 97, intră în sfera de competență externă exclusivă a UE, dobândită de Uniune în temeiul articolului 3 alineatul (2) din TFUE, în măsura în care adoptarea modificărilor instrumentelor internaționale în cauză aduce atingere normelor comune sau modifică domeniul de aplicare al acestora.

În concordanță cu o jurisprudență bine consolidată, deși Uniunea nu este membră a OMI și nici parte contractantă la instrumentele internaționale în cauză, statele membre nu sunt autorizate să își asume obligații care ar putea afecta normele UE promulgate pentru atingerea obiectivelor tratatelor, decât cu condiția ca ele să fie autorizate în acest sens printr-o decizie a Consiliului, la propunerea Comisiei.

4. CONCLUZII

Prin urmare, Comisia propune o Decizie a Consiliului privind poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii Europene în ceea ce privește amendamentele menționate la punctele 1.1 – 1.8 de mai sus, care urmează să fie adoptate 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 siguranță maritimă.

2016/0263 (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 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 de sisteme de rezistență la incendiu și Codului privind programul de inspecții intensificate din 2011

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

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

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

întrucât:

(1) Acțiunile întreprinse de Uniunea Europeană în sectorul transportului maritim ar trebui să urmărească îmbunătățirea siguranței maritime și protejarea mediului marin.

(2) La reuniunea din cadrul celei de-a 69-a sesiuni, Comitetul pentru protecția mediului marin (MEPC) al OMI a convenit stabilirea unui sistem obligatoriu de colectare a datelor pentru consumul de combustibil și amendamentele necesare la capitolul 4 din anexa VI la MARPOL. Se preconizează că aceste modificări vor fi adoptate cu ocazia celei de-a 70-a sesiuni a MEPC, care va avea loc în luna octombrie 2016.

(3) La reuniunea din cadrul celei de-a 95-a și al celei de-a 96-a sesiuni, Comitetul pentru siguranța maritimă (MSC) al OMI a aprobat modificările aduse 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 de sisteme de rezistență la incendiu și Codului privind programul de inspecții intensificate din 2011 Se preconizează că aceste modificări vor fi adoptate cu ocazia celei de-a 97-a sesiuni a MSC, care va avea loc în luna noiembrie 2016.

(4) Amendamentele la capitolul 4 din anexa VI la MARPOL vor institui un sistem global obligatoriu de colectare a datelor pentru datele care trebuie colectate și raportate anual de către anumite nave, procesul de verificare a datelor raportate, stabilirea declarațiilor de conformitate, situațiile privind transferul de proprietate, transmiterea datelor către OMI, anonimizarea datelor și accesul la acestea, precum și proceduri pentru confirmarea conformității navelor care arborează pavilionul unor state care nu sunt părți la anexa VI la Convenția MARPOL. Regulamentul (UE) nr. 2015/757 al

Parlamentului European și al Consiliului[1] stabilește un sistem al UE de monitorizare, raportare și verificare (MRV) a emisiilor de CO_2 și a eficienței energetice în transportul maritim. Regulamentul se aplică de la 1 ianuarie 2018 tuturor navelor de peste 5000 de tone brute care sosesc, se află în sau pleacă din porturile aflate sub jurisdicția unui stat membru, indiferent de locul înmatriculării navelor.

(5) Articolul 22 din Regulamentul (UE) nr. 2015/757 al Parlamentului European și al Consiliului include o clauză de revizuire în cazul unui acord internațional în acest domeniu. Adoptarea amendamentelor la capitolul 4 din anexa VI la MARPOL va declanșa un astfel de proces de revizuire, care poate conduce la o propunere de modificare a regulamentului, pentru a asigura alinierea cu sistemul global de colectare a datelor convenit la nivelul OMI, în măsura în care acest lucru este adecvat.

(6) Amendamentele aduse regulilor II-1/1, II-1/2, II-1/3, II-1/4, II-1/5, II-1/6, II-1/7, II-1/8-1, II-1/9, II-1/10, II-1/12, II-1/13, 15 – 17, 19, 21, 22 și 35 vor introduce modificări ale textului și amendamente subsecvent, precum și modificări referitoare la cerințele de compartimentare și de stabilitate în caz de avarie, vizând îmbunătățirea capacității de supraviețuire a navelor de pasageri în caz de avarie. Articolul 6 alineatul (2) litera (a) punctul (i) din Directiva 2009/45/CE a Parlamentului European și a Consiliului[2] stabilește că navele noi de pasageri din clasa A trebuie să respecte integral cerințele Convenției SOLAS din 1974, cu modificările ulterioare.

(7) Amendamentele aduse regulii II-1/1.2 din Convenția SOLAS, noua regulă II-1/19-1 și amendamentele aduse regulilor III/1.4, III/30 și III/37 din Convenția SOLAS în ceea ce privește exercițiile de control al avariilor fac parte dintr-o abordare globală menită să consolideze capacitatea de supraviețuire în caz de inundații, cu scopul de a îmbunătăți siguranța navelor de pasageri noi și a celor existente. Directiva 2008/106/CE a Parlamentului European și a Consiliului[3], în particular regula V/2 din capitolul V din anexa I, include cerințe minime obligatorii privind formarea și calificările comandanților, ale ofițerilor, ale marinarilor și ale altor membri ai personalului de pe navele de pasageri. Convenția internațională privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart (Convenția STCW), care a fost integrată în dreptul Uniunii prin Directiva 2008/106/CE a Parlamentului European și a Consiliului, include în tabelele relevante de competențe din codul STCW cerințe de formare în domeniul stabilității navelor.

(8) Amendamentele aduse regulilor II-2/1 și II-2/10 din Convenția SOLAS vor avea ca rezultat faptul că extinctoarele cu spumă cu o capacitate de cel puțin 135 *l* nu vor mai fi obligatorii în sălile căldărilor protejate cu sisteme de stingere a focului fixe, pe bază de apă, cu aplicare locală. Articolul 6 alineatul (2) litera (a) punctul (i) din Directiva 2009/45/CE a Parlamentului European și a Consiliului stabilește că navele noi de pasageri din clasa A trebuie să respecte integral cerințele Convenției SOLAS din 1974, cu modificările ulterioare. În plus, regulile II-2/1 și II-2/10 din Convenția SOLAS se aplică noilor clase B, C și D și clasei B existente, în conformitate cu anexa I capitolul II-2 partea A punctul 6 subpunctul 7 („Sisteme fixe de stingere a incendiului în sălile

---

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

[2] 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).

[3] Directiva 2008/106/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind nivelul minim de formare a navigatorilor (JO L 323, 3.12.2008, p. 33).

mașinilor") la Directiva 2009/45/CE a Parlamentului European și a Consiliului, în care se prevede că sălile mașinilor și sălile căldărilor trebuie să fie dotate cu echipamente portabile.

(9) Amendamentele aduse regulii II-1/3-12 din Convenția SOLAS vor aborda o lacună a actualei reguli în ceea ce privește aplicarea Codului privind nivelurile de zgomot la bordul navelor în cazul navelor al căror contract de construcție este încheiat înainte de 1 iulie 2014 și ale căror chile sunt montate sau se află într-un stadiu de construcție similar după data de 1 ianuarie 2015, dar a căror livrare nu se realizează înainte de 1 iulie 2018. Articolul 3 din Directiva 2003/10/CE a Parlamentului European și a Consiliului[4] stabilește cerințele minime pentru protecția lucrătorilor și prevede valori limită de expunere și valori de expunere care declanșează acțiunea. În plus, ca legislație relevantă secundară, articolul 6 alineatul (2) litera (a) punctul (i) din Directiva 2009/45/CE a Parlamentului European și a Consiliului face ca dispozițiile Convenției SOLAS din 1974, cu modificările ulterioare, să se aplice navelor noi de pasageri din clasa A, în timp ce regula 18 din partea C a anexei I la directiva respectivă stipulează măsurile pentru reducerea zgomotului în sălile mașinilor pentru navele noi din clasele B, C și D.

(10) Amendamentele aduse Convenției și Codului STCW privind formarea specifică navelor de pasageri și privind părțile A și B din Codul STCW vor aborda noile provocări pe care le comportă creșterea dimensiunii navelor de croazieră moderne și numărul mare de pasageri la bord și vor cuprinde patru niveluri distincte de formare și familiarizare: familiarizarea cu situațiile de urgență pe navele de pasageri, formarea în domeniul gestionării mulțimilor pe navele de pasageri, formarea în domeniul gestionării crizelor și al comportamentului uman pe navele de pasageri și formarea în domeniul navelor de pasageri ro-ro. Directiva 2008/106/CE a Parlamentului European și a Consiliului, în special regula V/2 din anexa I capitolul V, include cerințe minime obligatorii pentru formarea și calificările comandanților, ale ofițerilor, ale marinarilor și ale altor membri ai personalului de pe navele de pasageri.

(11) Amendamentele la capitolul 13 din Codul de sisteme de rezistență la incendiu vor clarifica faptul că calculele referitoare la dimensiunea mijloacelor de evacuare, care se bazează pe numărul total de persoane ce se preconizează că vor fi evacuate pe scări și pe uși, coridoare și pasarele, trebuie efectuate separat, pentru două cazuri diferite de ocupare a spațiilor specificate. Articolul 6 alineatul (2) litera (a) punctul (i) din Directiva 2009/45/CE a Parlamentului European și a Consiliului stabilește că navele noi de pasageri din clasa A trebuie să respecte integral cerințele Convenției SOLAS din 1974, cu modificările ulterioare. În plus, capitolul II-2 partea A din anexa I la Directiva 2009/45/CE a Parlamentului European și a Consiliului aplică Codul de sisteme de rezistență la incendiu adoptat prin Rezoluția MSC.98(73) navelor din clasele B, C și D construite la 1 ianuarie 2003 sau ulterior acestei date.

(12) Amendamentele la Codul ESP din 2011 asigură alinierea cu Cerințele unificate actualizate ale Asociației internaționale a societăților de clasificare, seria Z10 (IACS UR seria Z10), referitoare la cerințele în materie de evaluare și certificare. Conform articolelor 5 și 6 din Regulamentul (UE) nr. 530/2012 al Parlamentului European și al

[4] Directiva 2003/10/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 6 februarie 2003 privind cerințele minime de securitate și sănătate referitoare la expunerea lucrătorilor la riscuri generate de agenți fizici (zgomot) (JO L 42, 15.2.2003, p. 38).

Consiliului[5], aplicarea schemei de evaluare a stării navei (CAS) a OMI este obligatorie pentru petrolierele cu cocă simplă mai vechi de 15 ani. Programul de inspecții intensificate efectuate cu ocazia inspecțiilor la vrachiere și petroliere, denumit pe scurt programul de inspecții intensificate (ESP), specifică modul în care trebuie realizată această evaluare intensificată. Deoarece CAS utilizează ESP ca instrument pentru a-și atinge scopul, orice modificare a inspecțiilor ESP va fi aplicabilă automat prin Regulamentul (UE) nr. 530/2012.

(13) Uniunea nu este nici membră a OMI, nici parte contractantă la convențiile și codurile în cauză. Prin urmare, este necesar ca statele membre să fie autorizate de Consiliu să exprime poziția Uniunii și să își exprime consimțământul privind asumarea de obligații în temeiul acestor amendamente,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

În scopul îmbunătățirii cerințelor actuale privind protecția mediului, prevăzute în MARPOL, poziția Uniunii cu ocazia celei de a 70-a sesiuni a Comitetului pentru protecția mediului marin al OMI este de a-și da acordul cu privire la adoptarea amendamentelor aduse capitolului 4 din anexa VI la Convenția MARPOL, astfel cum se prevede în anexa 7 la documentul MEPC 69/21/add.1 al OMI.

Articolul 2

Poziția Uniunii cu ocazia celei de-a 97-a sesiuni a Comitetului pentru siguranță maritimă al OMI este de a-și da acordul cu privire la adoptarea următoarelor amendamente la:

(a) regulile II-1/1, II-1/2, II-1/3, II-1/4, II-1/5, II-1/6, II-1/7, II-1/8-1, II-1/9, II-1/10, II-1/12, II-1/13, II-1/15 – 17, II-1/19, II-1/21 - 22 și II-1/35 din Convenția SOLAS, astfel cum sunt prevăzute în anexa 1 la circulara OMI nr. 3644 din 20 mai 2016;

(b) regula II-1/1.2 din Convenția SOLAS, noua regulă II-1/19-1 și amendamentele aduse regulilor III/1.4, III/30 și III/37 din Convenția SOLAS, astfel cum sunt prevăzute în anexa 1 la circulara OMI nr. 3644 din 20 mai 2016;

(c) regulile II-2/1 și II-2/10 din Convenția SOLAS, astfel cum sunt prevăzute în anexa 1 la circulara OMI nr. 3644 din 20 mai 2016;

(d) regula II-1/3-12 din Convenția SOLAS, astfel cum este prevăzută în anexa 1 la circulara OMI nr. 3644 din 20 mai 2016;

(e) Convenția și Codul STCW privind pregătirea specifică navelor de pasageri și părțile A și B din Codul STCW, astfel cum sunt prevăzute în anexa [ ] la documentul OMI MSC 96/25/add.1;

(f) capitolul 13 din Codul de sisteme de rezistență la incendiu, astfel cum este prevăzut în anexa 2 la circulara OMI nr. 3644 din 20 mai 2016;

(g) Codul privind programul de inspecții intensificate din 2011, astfel cum este prevăzut în anexa 4 la circulara OMI nr. 3644 din 20 mai 2016.

[5] 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).

Articolul 3

1. Poziția Uniunii, astfel cum este prevăzută la articolele 1 și 2, se exprimă de către statele membre care sunt membre ale OMI, acționând împreună în interesul Uniunii.

2. Pot fi convenite modificări minore ale poziției prevăzute la articolele 1 și 2, fără a fi necesară modificarea poziției respective și pot fi convenite modificări ale poziției prevăzute la articolul 2 litera (a) în ceea ce privește amendamentele la regula II-1/6 din Convenția SOLAS, în vederea îmbunătățirii nivelurilor actuale de siguranță.

Articolul 4

Prin prezenta decizie, statele membre sunt autorizate să-și exprime consimțământul, în interesul Uniunii, în ceea ce privește asumarea de obligații în temeiul amendamentelor menționate la articolele 1 și 2.

Articolul 5

Prezenta decizie se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles,

Pentru Consiliu
Președintele