

Bruxelles, 19 martie 2026
(OR. en)

7530/26

**Dosar interinstituțional:
2026/0073 (NLE)**

**MAR 33
OMI 10
ENV 259**

PROPUNERE

Sursă:	Secretara Generală a Comisiei Europene, sub semnătura dnei Martine DEPREZ, Directoare
Data primirii:	19 martie 2026
Destinatar:	Dna Thérèse BLANCHET, Secretară Generală a Consiliului Uniunii Europene
Nr. doc. Csie:	COM(2026) 127 final
Subiect:	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 84-a sesiuni a Comitetului pentru protecția mediului marin în ceea ce privește adoptarea unor amendamente 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 amendamente 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)

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul COM(2026) 127 final.

Anexă: COM(2026) 127 final

Bruxelles, 19.3.2026
COM(2026) 127 final

2026/0073 (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 84-a sesiuni a Comitetului pentru protecția mediului marin în ceea ce privește adoptarea unor amendamente 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 amendamente 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)

EXPUNERE DE MOTIVE

1. OBIECTUL PROPUNERII

Prezenta propunere se referă la decizia de stabilire a poziției care trebuie adoptată în numele Uniunii cu ocazia celei de a 84-a sesiuni a Comitetului pentru protecția mediului marin al Organizației Maritime Internaționale (MEPC 84), programată să se desfășoare în perioada 27 aprilie – 1 mai 2026, și cu ocazia celei de a 111-a sesiuni a Comitetului pentru siguranță maritimă al Organizației Maritime Internaționale (MSC 111), programată să se desfășoare în perioada 13-22 mai 2026.

În cursul celei de a 84-a sesiuni, MEPC urmează să adopte amendamente la anexa VI la Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave (MARPOL).

În cursul celei de a 111-a sesiuni, MSC urmează să adopte amendamente la:

- (a) capitolele IV și V și apendicele (Certificate) la Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS) din 1974,
- (b) Codul internațional din 1994 privind siguranța ambarcațiunilor de mare viteză (Codul HSC din 1994),
- (c) Codul internațional din 2000 privind siguranța ambarcațiunilor de mare viteză (Codul HSC din 2000),
- (d) Codul internațional din 2011 privind programul intensificat de inspecții efectuate cu ocazia inspecțiilor la vrachiere și petroliere (Codul ESP 2011),
- (e) Codul internațional al mijloacelor de salvare (Codul LSA),
- (f) Anexa B la Protocolul din 1988 referitor la Convenția internațională din 1966 asupra liniilor de încărcare (Protocolul din 1988 privind liniile de încărcare).

2. CONTEXTUL PROPUNERII

2.1. Convenția privind Organizația Maritimă Internațională, Convenția MARPOL și Convenția SOLAS

Convenția privind Organizația Maritimă Internațională (OMI) instituie OMI. Scopul OMI este de a pune la dispoziție un forum de cooperare în domeniul reglementării și al practicilor privind chestiunile tehnice de orice natură care au legătură cu transportul maritim din 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, organizația abordează aspecte 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.

Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave (Convenția MARPOL), încheiată în 1973, este o convenție a OMI care a intrat în vigoare la 2 octombrie 1983. Toate statele membre sunt părți la MARPOL, iar 25 de state membre sunt de asemenea părți la anexa VI¹, care a intrat în vigoare la 18 mai 2005. Uniunea nu este parte la MARPOL.

¹ Austria și Ungaria nu au ratificat încă anexa VI la MARPOL.

Toate statele membre sunt părți la Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare („SOLAS”), care a intrat în vigoare la 25 mai 1980. Uniunea nu este parte la 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 care stabilește standardele la nivel mondial 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.

Doar statele pot fi membre ale OMI. Toate statele membre ale UE sunt membre ale OMI. Deși UE nu are calitate de membru, relațiile Comisiei Europene cu OMI se bazează astăzi pe Rezoluția A.1168 (32) a OMI, care stabilește procedurile și condițiile pentru cooperarea dintre OMI și organizațiile interguvernamentale. Pe baza acestei rezoluții a OMI și a altor dispoziții adoptate începând din 1974, Comisia Europeană participă în calitate de observator la toate reuniunile comitetelor și subcomitetelor OMI.

Comitetul pentru protecția mediului marin al OMI (MEPC) este alcătuit din toți membrii OMI și se întrunește cel puțin o dată pe an. Acesta abordează aspectele de mediu care intră în sfera de competență a organizației cu privire la controlul și prevenirea poluării de către nave care face obiectul tratatului MARPOL, cum ar fi poluarea cu petrol, produse chimice transportate în vrac, ape uzate, deșeuri și emisii generate de nave în aer, inclusiv poluanți atmosferici și emisii de gaze cu efect de seră. Alte chestiuni abordate sunt gestionarea apei de balast, sistemele antivegetative, reciclarea navelor, pregătirea și răspunsul în caz de poluare și identificarea zonelor speciale și a zonelor maritime deosebit de sensibile.

În temeiul articolului 38 litera (a) din Convenția OMI, Comitetul pentru protecția mediului marin îndeplinește orice fel de sarcini care îi sunt atribuite de Convenția OMI, de Adunarea OMI sau de Consiliul OMI sau orice sarcină din domeniul de aplicare sus-menționat care ar putea să-i fie atribuită de către orice alt instrument internațional sau în temeiul acestuia și care a fost acceptată de OMI. Deciziile Comitetului pentru protecția mediului marin și ale organismelor sale subsidiare sunt adoptate cu o majoritate a voturilor membrilor.

MEPC 84 va adopta o serie de amendamente la Convenția MARPOL, în conformitate cu articolul 16 alineatul (2) literele (b), (c) și (d) din convenție.

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 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.

În conformitate cu articolul 28 litera (b) din Convenția privind OMI, 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.

MSC 111 va adopta amendamente în conformitate cu articolul VIII litera (b) punctul (iv) din Convenția SOLAS și cu articolul VI alineatul (2) litera (d) din Protocolul din 1988 privind liniile de încărcare.

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

În cadrul celei de a 84-a sesiuni, MEPC urmează să adopte amendamente la anexa VI la MARPOL, referitoare la:

- desemnarea Atlanticului de Nord-Est ca nouă zonă de control al emisiilor (ECA) (regulile 13 și 14 și apendicele VII la anexa VI la MARPOL);
- accesibilitatea bazei de date a OMI privind consumul de păcură al navelor (DCS a OMI) și clauza de revizuire a măsurii pe termen scurt de reducere a GES (regulile 20, 25, 27 și 28).

Se preconiza ca aceste amendamente să fie adoptate în cadrul celei de a doua sesiuni extraordinare a MEPC, care a avut loc în perioada 14-17 octombrie 2025.

În pregătirea MEPC/ES.2, Consiliul Uniunii Europene a adoptat Decizia (UE) 2025/2093 a Consiliului din 10 octombrie 2025 privind poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul Comitetului pentru protecția mediului marin al Organizației Maritime Internaționale, cu ocazia celei de-a doua sesiuni extraordinare a acestuia, cu privire la adoptarea unor amendamente la Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave (MARPOL)⁽²⁾.

Potrivit Deciziei 2025/2093 a Consiliului, poziția Uniunii în cadrul MEPC/ES.2 este de a-și da acordul cu privire la:

- (a) adoptarea amendamentelor aduse regulilor 13 și 14 și apendicelui VII din anexa VI la MARPOL, referitoare la desemnarea Atlanticului de Nord-Est ca nouă zonă de control al emisiilor (ECA),
- (b) adoptarea amendamentelor 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
- (c) introducerea unui nou capitol 5 în anexa VI la Convenția Marpol cu privire la cadrul OMI „zero net”.

Întrucât reuniunea MEPC/ES.2 a fost suspendată pentru un an, OMI a transmis MEPC amendamentele sus-menționate la anexa VI la MARPOL de la literele (a) și (b) în vederea adoptării în cadrul celei de a 84-a sesiuni. În acest sens, se înaintează prezenta propunere.

În paralel, adoptarea unui nou capitol 5 din anexa VI la MARPOL cu privire la cadrul OMI „zero net” de la litera (c) a fost amânată împreună cu MEPC/ES.2.

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

În cursul celei de-a 111-a sesiuni, MSC urmează să adopte amendamente la:

² JO L, 2025/2093, 16.10.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2025/2093/oj>.

- (a) capitolele IV și V și apendicele (Certificate) la Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS) din 1974,
- (b) Codul internațional din 1994 privind siguranța ambarcațiunilor de mare viteză (Codul HSC din 1994),
- (c) Codul internațional din 2000 privind siguranța ambarcațiunilor de mare viteză (Codul HSC din 2000),
- (d) Codul internațional din 2011 privind programul intensificat de inspecții efectuate cu ocazia inspecțiilor la vrachiere și petroliere (Codul ESP 2011),
- (e) Codul internațional al mijloacelor de salvare (Codul LSA),
- (f) Anexa B la Protocolul din 1988 referitor la Convenția internațională din 1966 asupra liniilor de încărcare (Protocolul din 1988 privind liniile de încărcare).

3. POZIȚIA CARE URMEAZĂ SĂ FIE LUATĂ ÎN NUMELE UNIUNII EUROPENE ÎN CADRUL MEPC 84

3.1. Amendamente aduse regulilor 13 și 14 și apendicelui VII la anexa VI la MARPOL

Statele membre ale UE și Comisia Europeană, împreună cu Regatul Unit, Islanda, Danemarca (Groenlanda) și Insulele Feroe, au trimis MEPC 83 un document în care propun desemnarea Atlanticului de Nord-Est ca zonă de control al emisiilor de SO_x, de particule în suspensie și de monoxizi de azot, în temeiul anexei VI la MARPOL. Comisia a participat activ la lucrările pregătitoare, împreună cu statele riverane, sub coordonarea delegației Portugaliei.

Grupul tehnic privind desemnarea zonelor maritime deosebit de sensibile (PSSA) și a ariilor speciale a stabilit că ECA propusă îndeplinește criteriile prevăzute în secțiunea 3 din apendicele III la anexa VI la MARPOL. După ce a luat notă de rezultatele discuțiilor grupului tehnic, MEPC 83 a aprobat desemnarea unei ECA pentru controlul SO_x, PM și NO_x pentru Oceanul Atlantic de Nord-Est, în vederea adoptării la următoarea sesiune MEPC. Aceste modificări au fost distribuite de către secretariatul OMI prin circulara OMI nr. 5085 din 24 octombrie 2025.

Uniunea trebuie să sprijine propunerea stabilită în proiectul de modificări revizuit, de desemnare a Oceanului Atlantic de Nord-Est ca zonă de control al emisiilor de SO_x, de particule în suspensie și de monoxizi de azot, în temeiul anexei VI la MARPOL, deoarece desemnarea va contribui la prevenirea, reducerea și controlul emisiilor de NO_x, SO_x și particule în suspensie generate de nave, în scopul obținerii unor beneficii conexe în domeniul sănătății și al mediului, fiind menținut totodată la un nivel gestionabil impactul economic asupra sectorului maritim.

3.2. Modificările aduse regulilor 20, 25, 27 și 28 din anexa VI la MARPOL

MEPC 82 a stabilit Grupul de corespondență privind revizuirea măsurii pe termen scurt de reducere a GES, sub coordonarea comună a Braziliei, Japoniei și Comisiei Europene.

În cadrul primei sale reuniuni, Grupul de lucru intersesional privind poluarea atmosferică și eficiența energetică (ISWG-APEE 1) a luat în discuție, printre alte subiecte, accesibilitatea datelor din baza de date a OMI privind consumul de păcură al navelor (DCS a OMI) în scopuri de analiză și clauza de revizuire a măsurii pe termen scurt de reducere a GES.

În privința accesibilității datelor din DCS a OMI, ISWG-APEE 1 a analizat raportul Grupului de corespondență, care a fost de acord să îmbunătățească accesibilitatea datelor din DCS a

OMI în faza 1. În urma analizei, grupul a pregătit proiectul de modificări privind regula 27 din anexa VI la MARPOL.

MEPC 83 a solicitat Grupului de lucru APEE, printre altele, să finalizeze proiectul de modificări privind anexa VI la MARPOL și orientările conexe referitoare la accesibilitatea DCS a OMI.

Luând notă de faptul că Grupul de lucru a analizat suplimentar proiectul de modificări privind regula 27 din anexa VI la MARPOL și orientările conexe referitoare la accesibilitatea DCS a OMI pregătit de ISWG-APEE 1, MEPC 83 a aprobat proiectul de modificări privind regula 27 din anexa VI la MARPOL privind accesibilitatea DCS a OMI, în vederea adoptării în cadrul următoarei sesiuni MEPC. Aceste modificări au fost distribuite de către secretariatul OMI prin circulara OMI nr. 5005 din 11 aprilie 2025.

Uniunea a prezentat o propunere în această privință (ISWG-GHG 13/7), prin care a solicitat modificarea DCS în ceea ce privește granularitatea datelor, datele suplimentare și accesibilitatea. Proiectul de modificări este coerent cu ISWG-GHG 13/7 în legătură cu accesibilitatea sporită.

Poziția Uniunii în cadrul ISWG-APEE 1 și MEPC 83 a fost de a sprijini proiectul de modificări privind regula 27.

Uniunea trebuie să sprijine modificările respective deoarece acestea vor spori și mai mult accesibilitatea datelor din DCS a OMI, în scopul de a se asigura punerea în aplicare solidă a cadrului CII și de a se facilita revizuirea sa.

Referitor la clauzele de revizuire a măsurii pe termen scurt, ISWG-APEE 1 a pregătit un proiect de modificări privind regulile 20, 25 și 28 din anexa VI la MARPOL, utilizând ca bază anexa la documentul MEPC 83/6/11, pregătită de Grupul de corespondență cu privire la o actualizare a trimiterii la Strategia OMI și la Revizuirea măsurii pe termen scurt a reducerii GES.

MEPC 83 a aprobat proiectul de modificări privind regulile 20, 25 și 28 din anexa VI la MARPOL, în vederea adoptării în cadrul următoarei sesiuni a MEPC. Aceste modificări au fost distribuite de către secretariatul OMI prin circulara OMI nr. 5085 din 24 octombrie 2025.

Poziția Uniunii în cadrul ISWG-APEE 1 și MEPC 83 a fost de a sprijini proiectul de modificări prezentat în MEPC 83/6/11.

Uniunea trebuie să sprijine modificările respective deoarece acestea vin în urma adoptării Strategiei OMI din 2023 referitoare la GES și a finalizării revizuirii măsurilor pe termen scurt de către OMI, permițând revizuirea suplimentară a acestor reguli.

4. POZIȚIA CARE URMEAZĂ SĂ FIE LUATĂ ÎN NUMELE UNIUNII ÎN CADRUL MEPC 111

4.1. Amendamente la capitolele IV și V și la apendicele (Certificate) la SOLAS și amendamente la Codul HSC din 1994 și la Codul HSC din 2000

MSC 103 a încredințat Subcomitetului pentru navigație, comunicații și căutare și salvare (NCSR) activitatea de elaborare a unor amendamente la capitolele IV și V din Convenția SOLAS și a unor standarde de performanță și orientări în materie, în vederea introducerii sistemului VHF de schimb de date (VDES).

NCSR 10 și-a început activitatea prin a analiza dacă se poate lua în considerare introducerea VDES în capitolul IV din Convenția SOLAS, în afară de introducerea acestuia în capitolul V.

Poziția Uniunii a fost de a sublinia că este important să se aibă în vedere introducerea VDES în capitolul IV, dar că subcomitetul poate acorda prioritate introducerii VDES în capitolul V.

Subcomitetul a convenit să instituie un grup de corespondență, sub coordonarea Japoniei, în vederea efectuării unei analize tehnice, reglementare și operaționale a VDES, inclusiv a componentei sale de comunicații și a costurilor aferente, a elaborării proiectelor de standarde de performanță și a proiectelor de amendamente necesare la capitolele IV și V din Convenția SOLAS, precum și a identificării oricăror amendamente subsecvente ale altor instrumente.

NCSR 11 a continuat să discute dacă și cum să includă VDES în capitolele IV și V din Convenția SOLAS, luând în considerare opțiunile elaborate de grupul de corespondență. NCSR 11 a reinstituat Grupul de corespondență privind sistemul de schimb de date VHF (VDES), sub coordonarea Japoniei, în vederea finalizării proiectelor de amendamente la SOLAS, inclusiv a amendamentele subsecvente. Poziția Uniunii în cadrul NCSR 11 a fost de a sprijini instituirea Grupului de lucru pentru navigație pentru a continua discutarea amendamentelor la SOLAS și de a susține reinstituirea grupului de corespondență, permițând continuarea lucrărilor necesare între sesiuni.

NCSR 12 a analizat raportul Grupului de corespondență privind proiectele de amendamente la Convenția SOLAS, inclusiv modificările subsecvente ale instrumentelor obligatorii și neobligatorii, convenind să înainteze aceste lucrări unui grup de lucru în vederea finalizării acestor lucrări. În urma examinării raportului grupului de lucru, subcomitetul a fost de acord cu proiectele de amendamente la capitolul V din Convenția SOLAS și la apendice. Subcomitetul a convenit, de asemenea, asupra proiectelor de modificări subsecvente ale codurilor HSC din 1994 și 2000. După examinarea evaluării grupului de lucru privind aprobarea proiectelor de amendamente la Convenția SOLAS menționate anterior, subcomitetul a convenit să invite MSC 110 să le aprobe, în regim de urgență, în vederea adoptării de către MSC 111 și a intrării în vigoare la 1 ianuarie 2028. Poziția Uniunii în cadrul NCSR 12 a fost de a sprijini activitatea Grupului de corespondență și de a propune ca raportul acestuia să fie transmis unui grup de lucru în vederea unei examinări suplimentare.

MSC 110 a aprobat proiectele de amendamente la capitolul V din Convenția SOLAS și la apendice în vederea introducerii sistemului de schimb de date VHF (VDES), în vederea adoptării ulterioare în cadrul MSC 111. Comitetul a aprobat, de asemenea, proiectele de amendamente subsecvente aferente la Codurile HSC din 1994 și 2000, în vederea adoptării ulterioare în cadrul MSC 111, în conformitate cu proiectele de amendamente la SOLAS menționate anterior. Aceste amendamente au fost distribuite de către secretariatul OMI prin circulara OMI nr. 5063 din 29 septembrie 2025.

Poziția Uniunii în cadrul MSC 110 a fost de a sprijini proiectele de amendamente.

Uniunea ar trebui să sprijine aceste modificări deoarece este mai eficient să se utilizeze canale dedicate pentru mesajele specifice aplicațiilor (ASM) ale VDES, iar VDES are o capacitate suplimentară pentru schimbul mai multor date digitale și, prin urmare, 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 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.

În ceea ce privește amendamentele aduse regulilor IV/5, V/4 și V/5 din Convenția SOLAS, NCSR 12 a luat act de considerațiile Grupului mixt de experți OMI/UIT privind elaborarea

proiectelor de amendamente la Convenția SOLAS. Acesta a analizat, de asemenea, opțiunile de modificare a Convenției SOLAS, elaborate de Grupul mixt de experți al OMI/UIT, ținând seama de documente, inclusiv de contribuția Uniunii la NCSR 12, care a prezentat observații cu privire la opțiunile prezentate de Grupul mixt de experți al OMI/UIT. NCSR 12 a sesizat grupul de lucru cu privire la aceste chestiuni în vederea revizuirii și finalizării ulterioare a amendamentelor la Convenția SOLAS. NCSR 12 a fost de acord cu proiectele de amendamente la regulile IV/5, V/4 și V/5 din Convenția SOLAS privind cerința de diseminare a informațiilor referitoare la siguranța maritimă (MSI) și a informațiilor legate de căutare și salvare (SAR) prin intermediul tuturor serviciilor mobile de comunicații prin satelit (RMS) operaționale recunoscute și a aprobat justificarea transmiterii proiectelor de amendamente sus-menționate către MSC 110 spre aprobare, în vederea adoptării de către MSC 111 și a intrării în vigoare la 1 ianuarie 2028. Poziția Uniunii în cadrul NCSR 12 a fost de a sprijini contribuția Uniunii prin care se propun proiecte de amendamente la SOLAS în ceea ce privește diseminarea informațiilor legate de MSI și SAR prin intermediul tuturor serviciilor mobile de comunicații prin satelit operaționale recunoscute.

MSC 110 a aprobat proiectele de amendamente la regulile IV/5, V/4 și V/5 din Convenția SOLAS privind cerința de diseminare a informațiilor referitoare la siguranța maritimă (MSI) și a informațiilor legate de SAR prin intermediul tuturor serviciilor mobile operaționale prin satelit recunoscute de organizație pentru utilizare în Sistemul mondial pentru caz de sinistru și pentru siguranța navigației pe mare (GMDSS), în vederea adoptării ulterioare în cadrul MSC 111. Aceste amendamente au fost distribuite de către secretariatul OMI prin circulara OMI nr. 5063 din 29 septembrie 2025.

Poziția Uniunii în cadrul MSC 110 a fost de a sprijini proiectele de amendamente.

Uniunea ar trebui să sprijine aceste amendamente deoarece, prin introducerea unor noi servicii mobile de comunicații prin satelit recunoscute, 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.

4.2. Amendamentele la Codul ESP 2011

Subcomitetul pentru proiectarea și construcția navelor din cadrul celei de a 10-a sesiuni (SDC 10) a discutat amendamentele la Codul ESP 2011 și a convenit că lucrările ar trebui să se desfășoare între sesiuni, în cadrul unui grup de corespondență care ar trebui să aibă sarcina de a examina propunerea de amendamente la Codul ESP. Poziția Uniunii în cadrul SDC 10 a fost de a propune ca amendamentele propuse la Codul ESP să fie ori discutate în cadrul unui grup de corespondență, ori amânate pentru un grup de lucru care urmează să fie instituit în cadrul SDC 11.

SDC 11 a examinat raportul Grupului de corespondență privind amendamentele la Codul ESP 2011 pentru a permite utilizarea tehnicilor de inspecție la distanță (RIT) și a înaintat unui grup de lucru această chestiune. După examinarea raportului grupului de lucru, SDC 11 a aprobat proiectele de amendamente la Codul ESP 2011 pentru a încorpora RIT, în vederea aprobării în cadrul MSC 110 și a adoptării ulterioare în cadrul MSC 111. Poziția Uniunii în cadrul SDC 11 a fost de a sprijini raportul grupului de corespondență privind utilizarea tehnicilor de inspecție la distanță și înaintarea acestuia către un grup de lucru.

MSC 110 a aprobat proiectele de amendamente la Codul ESP 2011, pentru a permite utilizarea RIT, în vederea adoptării în cadrul MSC 111 și a intrării în vigoare la 1 ianuarie

2028. Aceste amendamente au fost distribuite de către secretariatul OMI prin circulara OMI nr. 5063 din 29 septembrie 2025.

Poziția Uniunii în cadrul MSC 110 a fost de a sprijini proiectele de amendamente.

Uniunea ar trebui să sprijine aceste amendamente, deoarece aceste tehnici oferă o mai mare eficiență, o mai mare flexibilitate și o mai mare fiabilitate în activitățile zilnice de control și inspecție, fără a afecta rezultatul acestor controale.

4.3. Amendamentele la Codul LSA

În cadrul celei de a 10-a sesiuni, Subcomitetul pentru sisteme și echipamente navale (SSE 10) a convenit, în principiu, să elaboreze amendamente la Codul LSA în ceea ce privește cerințele de proiectare și de testare a prototipurilor pentru măsurile utilizate în testarea operațională a sistemelor de decuplare a bărcilor de salvare lansate la apă prin cădere liberă fără lansarea bărcilor de salvare, în vederea finalizării de către SSE 11, și a însărcinat Grupul de corespondență LSA să finalizeze proiectele de amendamente. Poziția Uniunii în cadrul SSE 10 a fost de a sprijini ca discuția să fie transmisă grupului de lucru.

După ce a aprobat lucrările grupului de corespondență, SSE 11 a examinat proiectele de amendamente și a însărcinat grupul de lucru să le finalizeze. SSE 10 a fost de acord cu proiectele de amendamente la Codul LSA, în vederea aprobării de către MSC 110 și a adoptării de către MSC 111. Poziția Uniunii în cadrul SSE 11 a fost de a sprijini raportul grupului de corespondență și de a institui un grup de lucru privind mijloacele de salvare pentru a finaliza, în cadrul acestei sesiuni, proiectele de amendamente la Codul LSA.

După ce a examinat proiectele de amendamente la Codul LSA, MSC 110 le-a aprobat în vederea adoptării în cadrul MSC 111. Aceste amendamente au fost distribuite de către secretariatul OMI prin circulara OMI nr. 5063 din 29 septembrie 2025.

Poziția Uniunii în cadrul MSC 110 a fost de a sprijini proiectele de amendamente.

Uniunea ar trebui să sprijine aceste amendamente care 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.

4.4. Amendamente la Protocolul din 1988 privind liniile de încărcare

MSC 107 a aprobat adăugarea unor noi lucrări pentru modificarea Protocolului din 1988 privind liniile de încărcare, astfel încât să se definească cerința privind fixarea de balustrade pe structura punții pentru a reduce la minimum riscurile în materie de siguranță. Comitetul a aprobat aceste noi lucrări. Poziția Uniunii în cadrul MSC 107 a fost de a sprijini aceste noi lucrări.

SDC 10, deși a fost de acord, în principiu, cu proiectele de amendamente la regula 25 din Protocolul din 1988 privind liniile de încărcare, a luat act de faptul că sunt necesare lucrări suplimentare pentru finalizare și a convenit să solicite comitetului să prelungească până în 2025 anul-țintă de finalizare a lucrărilor și să mențină punctul de pe ordinea de zi provizorie a SDC 11. Poziția Uniunii în cadrul SDC 10 a fost de a sprijini propunerea de amendamente la regula 25 din Protocolul din 1988 privind liniile de încărcare.

SDC 11 a fost de acord cu proiectele de amendamente la regula 25 din Protocolul privind liniile de încărcare din 1988 în vederea aprobării în cadrul MSC 110 și a adoptării ulterioare în cadrul MSC 111, cu intrarea în vigoare preconizată la 1 ianuarie 2028. Poziția Uniunii în

cadrul SDC 11 a fost de a sprijini propunerea de amendamente la regula 25 din Protocolul din 1988 privind liniile de încărcare.

MSC 110 a aprobat proiectele de amendamente la regula 25 din Protocolul din 1988 privind liniile de încărcare, referitoare la cerința privind fixarea de balustrade pe structura punții, în vederea adoptării în cadrul MSC 111. Aceste amendamente au fost distribuite de către secretariatul OMI prin circulara OMI nr. 5063 din 29 septembrie 2025.

Poziția Uniunii în cadrul MSC 110 a fost de a sprijini proiectele de amendamente.

Uniunea ar trebui să sprijine aceste amendamente, deoarece instalarea unor balustrade cu trei gârzi pe structura punții poate spori în mod eficace protecția echipajului, poate reduce riscul de cădere peste bord și de rănire a echipajului și poate îmbunătăți siguranța navelor cu costuri economice minime.

5. LEGISLAȚIA ȘI COMPETENȚA UE ÎN DOMENIU

5.1. Legislația UE aplicabilă

5.1.1. Amendamente aduse regulilor 13 și 14 și apendicelui VII la anexa VI la MARPOL

Directiva (UE) 2016/802 are ca scop reducerea emisiilor de dioxid de sulf din anumiți combustibili lichizi³. Directiva urmărește prevenirea și controlul poluării atmosferice produse de emisii nocive rezultate din arderea combustibililor lichizi cu conținut ridicat de sulf, care dăunează sănătății umane și mediului și contribuie la depunerile de acizi. Articolul 6 și articolul 13, precum și anexa I se referă la regulile prevăzute în anexa VI la MARPOL privind conținutul maxim de sulf al combustibililor navelor și emisiile de SO_x generate de nave în apele UE.

Directiva-cadru „Strategia pentru mediul marin”⁴ prevede obligația statelor membre de a lua măsurile necesare pentru a obține sau a menține „o stare ecologică bună” a mediului marin până cel târziu în 2020. O „stare ecologică bună” înseamnă „starea ecologică a apelor marine care se definește prin diversitatea ecologică și dinamica oceanelor și a mărilor, care sunt curate, în bună stare sanitară și productive în cadrul condițiilor lor intrinseci și printr-o utilizare durabilă a mediului marin, salvagardându-se astfel potențialul acestuia pentru utilizările și activitățile generațiilor actuale și viitoare” [articolul 3 alineatul (5) din Directiva-cadru „Strategia pentru mediul marin”]. Pentru determinarea unei stări ecologice bune este necesar, printre altele, ca eutrofizarea rezultată din activități umane, în special efectele sale nefaste cum ar fi pierderi ale biodiversității, degradarea ecosistemelor, proliferarea algelor toxice și dezoxigenarea apelor profunde, să fie redusă la minimum. Reducerea aporturilor de azot generate de transportul maritim prin aplicarea cerințelor de nivelul III rezultate din desemnarea Atlanticului de Nord-Est ca NECA va ajuta statele membre ale UE limitrofe acestor ape să obțină o „stare ecologică bună” în conformitate cu Directiva-cadru „Strategia pentru mediul marin”.

³ 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. <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/802/oj>.

⁴ Directiva 2008/56/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 2008 de instituire a unui cadru de acțiune comunitară în domeniul politicii privind mediul marin (Directiva-cadru „Strategia pentru mediul marin”) JO L 164, 25.6.2008, p. 19. <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/56/oj>.

Directiva privind calitatea aerului înconjurător⁵ (revizuită în 2024) stabilește, printre altele, valorile-limită pentru NO₂ cu scopul de a se evita, a se preveni sau a se reduce efectele dăunătoare asupra sănătății umane și/sau a mediului ale poluării atmosferice. Directiva privind calitatea aerului înconjurător recunoaște că, în scopul îndeplinirii obiectivelor stabilite în directiva respectivă, este deosebit de importantă combaterea la sursă a emisiilor de poluanți, în special prin măsuri care să limiteze emisiile de gaze de eșapament ale motoarelor diverselor surse mobile și staționare prin intermediul standardelor calitative privind motoarele sau combustibilii. Uniunea Europeană a adoptat diferite acte legislative care reglementează emisiile prin intermediul standardelor privind motoarele utilizate în diferite moduri de transport rutier (autoturisme, camioane și camionete, prin intermediul normelor Euro⁶) și privind echipamentele mobile fără destinație rutieră (nave pentru căile navigabile interioare și locomotive, prin Directiva privind echipamentele mobile fără destinație rutieră)⁷.

Prin urmare, amendamentele aduse regulilor 13 și 14 și apendicelui VII la anexa VI la MARPOL referitoare la adoptarea unei zone de control al emisiilor pot avea efecte semnificative asupra conținutului Directivei (UE) 2016/802. Motivul este acela că stabilirea unei zone de control al emisiilor în statele membre ale UE ar avea efecte asupra aplicării acestei directive, deoarece articolele 6 și 13 și anexa sa I se referă la regulile prevăzute în anexa VI la MARPOL privind conținutul maxim de sulf al combustibililor navelor și emisiile de SO_x generate de nave în apele UE.

5.1.2. Amendamentele aduse regulilor 20, 25, 27 și 28 din anexa VI la MARPOL

Regulamentul (UE) 2015/757 privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim⁸ (Regulamentul UE privind MRV) stabilește cadrul juridic al unui sistem al UE de monitorizare, raportare și verificare (MRV) a emisiilor de GES. Regulamentul are ca scop furnizarea de date solide și verificabile privind emisiile de GES și de indicatori privind eficiența energetică, informarea responsabililor de elaborarea politicilor și stimularea adoptării de către piață a unor tehnologii și comportamente eficiente din punct de vedere energetic. În acest scop, regulamentul vizează eliminarea barierelor existente pe piață, cum ar fi lipsa informațiilor. Regulamentul a intrat în vigoare la 1 iulie 2015. Îmbunătățirea accesibilității bazei de date a OMI privind consumul de păcură al navelor (DCS a OMI) pentru publicul larg și introducerea clauzei de revizuire a măsurii pe termen scurt de reducere a GES urmăresc diminuarea intensității carbonului aferente transportului

⁵ Directiva 2008/50/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 mai 2008 privind calitatea aerului înconjurător și un aer mai curat pentru Europa JO L 152, 11.6.2008, p. 1. <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/50/oj>.

⁶ Regulamentul (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2007 privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor. JO L 171, 29.6.2007, p. 1. <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/715/oj>.
Regulamentul (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 iunie 2009 privind omologarea de tip a autovehiculelor și a motoarelor cu privire la emisiile provenite de la vehicule grele (Euro VI) și accesul la informații privind repararea și întreținerea vehiculelor JO L 188, 18.7.2009, p. 1. <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/595/oj>.

⁷ Regulamentul (UE) 2016/1628 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 septembrie 2016 privind cerințele referitoare la limitele emisiilor de poluanți gazoși și de particule poluante și omologarea de tip pentru motoarele cu ardere internă pentru echipamentele mobile fără destinație rutieră, de modificare a Regulamentelor (UE) nr. 1024/2012 și (UE) nr. 167/2013 și de modificare și abrogare a Directivei 97/68/CE. JO L 252, 16.9.2016, p. 53. <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1628/oj>.

⁸ Regulamentul (UE) 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. <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/oj>.

maritim internațional într-un mod compatibil cu nivelul de ambiție stabilit în Strategia OMI privind reducerea emisiilor de GES generate de nave. Ameliorarea coerenței/calității datelor raportate în DCS a OMI și extinderea accesului la date la publicul larg are implicații asupra colectării și raportării datelor referitoare la consumul de păcură al navelor și ar putea, în consecință, să aibă efecte asupra monitorizării, verificării și raportării emisiilor de GES generate de transportul maritim în temeiul Regulamentului UE privind MRV.

Legea europeană a climei⁹ stabilește un obiectiv climatic obligatoriu al Uniunii (în raport cu 1990), de reducere a emisiilor nete de gaze cu efect de seră — emisii după deducerea absorbțiilor — cu cel puțin 55 % până cel târziu în 2030 și cu 90 % până cel târziu în 2040 (propunerea Comisiei). Regulamentul mai prevede și obiectivul neutralității climatice, care trebuie realizat până cel târziu în 2050, precum și un obiectiv ambițios privind emisiile nete negative după această dată.

Pe baza propunerilor Comisiei de reducere a emisiilor de GES cuprinse în pachetul „Pregătiți pentru 55”, legiuitorii UE au adoptat următoarele acte juridice care vizează în mod specific emisiile de GES din sectorul transportului maritim:

- revizuirea Directivei 2003/87/CE¹⁰ de stabilire a unei scheme de comercializare a certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră în cadrul Uniunii prin Directiva (UE) 2023/959¹¹, pentru extinderea schemei UE de comercializare a certificatelor de emisii la sectorul transportului maritim, care urma să se aplice de la 1 ianuarie 2024 (împreună cu modificările necesare ale Regulamentului UE privind MRV¹², pentru revizuirea normelor de monitorizare și raportare, și prin revizuirea actelor relevante de punere în aplicare și delegate).
- Regulamentul (UE) 2023/1805 pune accentul pe utilizarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon în sectorul maritim¹³ (Regulamentul „FuelEU în domeniul maritim”) și impune adoptarea acestora de către navele care fac escală în porturile UE începând de la 1 ianuarie 2025.

Respectarea noilor obligații care decurg din extinderea la transportul maritim a schemei UE de comercializare a certificatelor de emisii (EU ETS) și din Regulamentul „FuelEU în

⁹ Regulamentul (UE) 2021/1119 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 iunie 2021 de instituire a cadrului pentru realizarea neutralității climatice și de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 401/2009 și (UE) 2018/1999 („Legea europeană a climei”); JO L 243, 9.7.2021, p. 1. <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>.

¹⁰ Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 octombrie 2003 de stabilire a unei scheme de comercializare a certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră în cadrul Uniunii și de modificare a Directivei 96/61/CE a Consiliului (Text cu relevanță pentru SEE) JO L 275, 25.10.2003, p. 32. <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj>.

¹¹ 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 emisii 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. <http://data.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj>.

¹² Regulamentul (UE) 2023/957 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 mai 2023 de modificare a Regulamentului (UE) 2015/757 pentru includerea activităților de transport maritim în schema UE de comercializare a certificatelor de emisii și pentru monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră suplimentare și a emisiilor de la alte tipuri de nave, JO L 130, 16.5.2023, p. 105. <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/957/oj>.

¹³ 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. <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj>.

domeniul maritim” se va baza pe sistemul de monitorizare, raportare și verificare instituit prin Regulamentul UE privind MRV.

Aceste acte ale UE sunt, la rândul lor, strâns legate de măsurile OMI referitoare la GES, cum ar fi sistemul OMI de colectare a datelor, indicele de eficiență energetică al navelor existente (EEXI) și indicatorul de intensitate a carbonului (CII), care vizează colectarea și publicarea de informații cu privire la consumul de combustibili și la eficiența energetică tehnică și operațională a navelor pentru fiecare navă.

Orice măsură a OMI privind aspectele legate de GES care va necesita monitorizarea, verificarea și raportarea emisiilor de GES generate de transportul maritim ar putea avea efecte asupra Regulamentului UE privind MRV, precum și asupra Directivei EU ETS și Regulamentului „FuelEU în domeniul maritim”.

Prin urmare, amendamentele 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 pot avea efecte semnificative asupra cerințelor aplicabile în temeiul Regulamentului (UE) 2015/757, al Regulamentului (UE) 2023/1805 și al Directivei (UE) 2023/959.

5.1.3. Amendamente la capitolele IV și V și la apendicele (Certificate) la SOLAS și amendamente la Codul HSC din 1994 & la Codul HSC din 2000

Articolul 6 din Directiva 2002/59/CE de instituire a unui sistem comunitar de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime¹⁴ prevede că orice navă care face escală într-un port al unui stat membru trebuie să fie echipată cu un sistem de identificare automată care să satisfacă standardele de performanță elaborate de OMI.

Regulamentul (UE) 2019/1239 instituie un mediu aferent ghișeului unic european în domeniul maritim¹⁵. Există posibilitatea de a utiliza VDES pentru transmiterea formalităților de raportare prevăzute de regulament.

Echipamentele de radiocomunicații sunt enumerate în secțiunea 5 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2025/1533 al Comisiei¹⁶. Regulamentul de punere în aplicare conține cerințe de proiectare, construcție și performanță, precum și standarde de încercare pentru echipamentele maritime. Acesta se bazează pe împuternicirea Comisiei de a indica, prin acte de punere în aplicare, cerințele de proiectare, construcție și performanță, precum și standardele de încercare pentru echipamentele maritime care intră în domeniul de aplicare al Directivei 2014/90/UE privind echipamentele maritime¹⁷, în conformitate cu articolul 35 alineatul (2) din aceasta.

¹⁴ 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. <http://data.europa.eu/eli/dir/2002/59/oj>.

¹⁵ Regulamentul (UE) 2019/1239 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2019 de stabilire a unui mediu aferent ghișeului unic european în domeniul maritim și de abrogare a Directivei 2010/65/UE (JO L 198, 25.7.2019, p. 64. <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1239/oj>.

¹⁶ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2025/1533 al Comisiei din 23 iulie 2025 de stabilire a normelor de aplicare a Directivei 2014/90/UE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește cerințele de proiectare, construcție și performanță, precum și standardele de încercare pentru echipamentele maritime și de abrogare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2024/1975 al Comisiei. JO L, 2025/1533, 23.7.2025. http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/1533/oj.

¹⁷ 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. <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/90/oj>.

Articolul 6 alineatul (2) litera (a) punctul (i) din Directiva 2009/45/CE privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri¹⁸ prevede că navele noi de pasageri din clasa A angajate în curse interne în interiorul UE trebuie să respecte integral cerințele Convenției SOLAS din 1974, astfel cum a fost modificată. Prin urmare, orice modificare a regulilor SOLAS ar afecta normele comune ale Uniunii prevăzute în directivă.

Prin urmare, amendamentele la capitolele IV și V și la apendicele (Certificate) la SOLAS, precum și amendamentele la Codul HSC din 1994 și la Codul HSC din 2000 pot afecta în mod decisiv cerințele aplicabile în temeiul Directivei 2002/59/CE, al Directivei 2014/90/UE și al Directivei 2009/45/CE.

5.1.4. *Amendamentele la Codul ESP 2011*

Regulamentul (UE) nr. 530/2012 privind accelerarea introducerii cerințelor referitoare la coca dublă sau a unor standarde de proiectare echivalente pentru petrolierele cu cocă simplă¹⁹ prevede obligația aplicării sistemului OMI de evaluare a stării tehnice (CAS) în cazul petrolierelor cu cocă simplă a căror vârstă depășește 15 ani. Modul în care trebuie realizată această evaluare intensificată este specificat în Programul de inspecții intensificate efectuate cu ocazia inspecțiilor la vrachiere și petroliere, denumit pe scurt Programul de inspecții intensificate (ESP). Întrucât CAS folosește ESP drept instrument pentru atingerea obiectivului său, orice modificare adusă inspecțiilor ESP, cum sunt amendamentele actuale referitoare la concentrarea inspecțiilor în mod exclusiv asupra zonelor suspectate atunci când se efectuează măsurători ale grosimii tablei petrolierelor cu cocă dublă cu ocazia primei inspecții de reînnoire, va fi aplicabilă automat prin intermediul Regulamentului (UE) nr. 530/2012.

Prin urmare, amendamentele aduse Codului internațional din 2011 privind programul de inspecții intensificate efectuate cu ocazia inspecțiilor la vrachiere și petroliere (Codul ESP 2011) au vocația de a influența în mod decisiv aplicarea Regulamentului (UE) nr. 530/2012.

5.1.5. *Amendamentele la Codul LSA*

Standardele pentru bărcile de salvare și plutele de salvare, precum și pentru instalațiile de lansare la apă și vinciuri sunt reglementate de Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2025/1533, în care se fac trimiteri la Codul LSA. Regulamentul de punere în aplicare conține cerințe de proiectare, construcție și performanță, precum și standarde de încercare pentru echipamentele maritime. Aceasta se bazează pe împuternicirea Comisiei de a indica, prin acte de punere în aplicare, cerințele de proiectare, construcție și performanță, precum și standardele de încercare pentru echipamentele maritime care intră în domeniul de aplicare al Directivei 2014/90/UE privind echipamentele maritime, în conformitate cu articolul 35 alineatul (2) din aceasta.

În Directiva 2009/45/CE privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri, articolul 6 alineatul (2) litera (a) punctul (i) aplică Convenția SOLAS, astfel cum a fost modificată, precum și codurile relevante, inclusiv Codul LSA, navelor de pasageri din clasa A, în timp ce capitolul III din anexa I, „Aparatura de salvare”, stabilește cerințe diverse și cuprinzătoare pentru navele de pasageri din clasele B, C și D angajate în curse interne,

¹⁸ 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. <http://data.europa.eu/eli/dir/2009/45/oj>.

¹⁹ 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. <http://data.europa.eu/eli/reg/2012/530/oj>.

inclusiv în ceea ce privește plutele de salvare și bărcile de salvare, prin aplicarea Codului LSA.

Prin urmare, amendamentele aduse Codului internațional al mijloacelor de salvare (Codul LSA) au vocația de a influența în mod decisiv aplicarea Directivei 2014/90/UE și a Directivei 2009/45/CE.

5.1.6. *Amendamente la Protocolul din 1988 privind liniile de încărcare*

Termenul „convenții internaționale” definit Directiva 2009/45/CE privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri [articolul 2 litera a)] include Convenția privind liniile de încărcare, împreună cu protocoalele și amendamentele aduse acestuia, precum și codurile asociate cu aplicare obligatorie, în versiunea lor actualizată. În plus, articolul 6 alineatul (2) litera (b) din respectiva directivă prevede că „toate navele noi de pasageri cu lungimea de 24 de metri sau mai mare trebuie să respecte cerințele Convenției internaționale din 1966 privind liniile de încărcare”.

Prin urmare, amendamentele la Protocolul din 1988 privind liniile de încărcare au vocația de a influența în mod decisiv aplicarea Directivei 2009/45/CE.

5.2. Competența UE

Obiectul actelor avute în vedere se referă la domenii reglementate în mare măsură de legislația secundară a Uniunii, astfel cum se explică în secțiunea 5.1. Prin urmare, 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 al acestora”. Actele avute în vedere au vocația de a influența în mod decisiv conținutul următoarelor acte legislative ale UE și în special:

- Directiva (UE) 2016/802. Motivul este acela că stabilirea unei zone de control al emisiilor în statele membre ale UE ar avea efecte asupra aplicării acestei directive, deoarece articolele 6 și 13 și anexa sa I se referă la regulile prevăzute în anexa VI la MARPOL privind conținutul maxim de sulf al combustibililor navelor și emisiile de SO_x generate de nave în apele UE.
- Regulamentul (UE) 2015/757. Motivul este că regulamentul stabilește cadrul juridic al unui sistem al UE de monitorizare, raportare și verificare (MRV) a emisiilor de GES. Respectarea noilor obligații care decurg din extinderea la transportul maritim a schemei EU ETS și din Regulamentul „FuelEU în domeniul maritim” se va baza pe sistemul de monitorizare, raportare și verificare instituit prin Regulamentul UE privind MRV.
- Directiva 2003/87/CE revizuită prin Directiva (UE) 2023/959 pentru a extinde EU ETS la sectorul transportului maritim. Motivul este că regulamentul este strâns legat de măsurile OMI referitoare la GES, cum ar fi sistemul OMI de colectare a datelor, indicii de eficiență energetică al navelor existente (EEXI) și indicatorul de intensitate a carbonului (CII), care vizează colectarea și publicarea de informații cu privire la eficiența energetică tehnică și operațională a navelor pentru fiecare navă.
- Regulamentul (UE) 2023/1805. Motivul este că regulamentul este strâns legat de măsurile OMI referitoare la GES, cum ar fi sistemul OMI de colectare a datelor, indicii de eficiență energetică al navelor existente (EEXI) și indicatorul de intensitate a carbonului (CII), care vizează colectarea și publicarea de informații cu privire la eficiența energetică tehnică și operațională a navelor pentru fiecare navă.

- Directiva 2002/59/CE. Acest lucru se datorează faptului că articolul 6 prevede că orice navă care face escală într-un port al unui stat membru trebuie să fie echipată cu un AIS care respectă standardele de performanță elaborate de OMI.
- Regulamentul (UE) 2019/1239. Acest lucru se datorează faptului că există posibilitatea de a utiliza VDES pentru transmiterea formalităților de raportare prevăzute de regulament.
- Directiva 2014/90/UE și Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 2025/1533 al Comisiei. Acest lucru se datorează faptului că echipamentele de radiocomunicații sunt enumerate în secțiunea 5 din regulamentul de punere în aplicare. În plus, standardele pentru bărcile de salvare și plutele de salvare, precum și pentru instalațiile de lansare la apă și vinciuri sunt reglementate de regulamentul de punere în aplicare, în care se fac trimiteri la Codul LSA.
- Directiva 2009/45/CE. Acest lucru se datorează faptului că articolul 6 alineatul (2) litera (a) punctul (i) prevede că navele noi de pasageri din clasa A trebuie să respecte integral cerințele Convenției SOLAS din 1974, astfel cum a fost modificată, precum și codurile relevante, inclusiv Codul LSA pentru navele de pasageri din clasa A. Articolul 6 alineatul (4) prevede că navele de mare viteză pentru pasageri angajate în curse interne, construite sau care fac obiectul unor reparații, modificări și transformări de amplasare la 1 ianuarie 1996 sau după această dată, trebuie să respecte cerințele aferente regulii X/2 și X/3 a Convenției SOLAS din 1974, care prevăd aplicarea „Codului pentru navele de mare viteză”. Capitolul III din anexa I la acesta, intitulat „Aparatura de salvare”, stabilește cerințe diverse și cuprinzătoare pentru navele de pasageri din clasele B, C și D angajate în curse interne, inclusiv în ceea ce privește plutele de salvare și bărcile de salvare, prin aplicarea Codului LSA. În plus, termenul „convenții internaționale” definit la articolul 2 litera (a) include Convenția privind liniile de încărcare, împreună cu protocoalele și amendamentele la aceasta, precum și codurile aferente de aplicare obligatorie, în versiunea lor actualizată. În plus, articolul 6 alineatul (2) litera (b) din respectiva directivă prevede că „toate navele noi de pasageri cu lungimea de 24 metri sau mai mare trebuie să respecte cerințele Convenției internaționale din 1966 privind liniile de încărcare”.
- Regulamentul (UE) nr. 530/2012. Motivul este că acest regulament impune aplicarea schemei OMI de evaluare a stării (CAS) la petrolierele cu cocă simplă mai vechi de 15 ani. Modul în care trebuie realizată această evaluare intensificată este specificat în Programul de inspecții intensificate efectuate cu ocazia inspecțiilor la vrachiere și petroliere, denumit pe scurt Programul de inspecții intensificate (ESP). Întrucât CAS folosește ESP drept instrument pentru atingerea obiectivului său, orice modificare adusă inspecțiilor ESP, cum sunt amendamentele actuale referitoare la concentrarea inspecțiilor în mod exclusiv asupra zonelor suspectate atunci când se efectuează măsurători ale grosimii tablei petrolierelor cu cocă dublă cu ocazia primei inspecții de reînnoire, va fi aplicabilă automat prin intermediul Regulamentului (UE) nr. 530/2012.

6. TEMEI JURIDIC

6.1. Temei juridic procedural

6.1.1. 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 respectiv²⁰.

Noțiunea de „acte cu efecte juridice” include actele care au efecte juridice în temeiul normelor de drept internațional aplicabile organismului în cauză. Aceasta se referă, în special, la situația în care acordul internațional care instituie organismul prevede că deciziile sale sunt obligatorii pentru părți. Este, de exemplu, cazul în care un acord internațional conferă organismului competența de a modifica anumite aspecte ale acordului sau anexele la acesta.

6.1.2. Aplicarea la cazul în discuție

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

Actele avute în vedere pe care MEPC 84 al OMI este invitat să le adopte constituie acte cu efecte juridice, deoarece au vocația de a influența în mod decisiv conținutul legislației UE, astfel cum se subliniază în secțiunile 5.1 și 5.2 de mai sus.

Actele avute în vedere, pe care MSC 111 al OMI este invitat să le adopte constituie acte cu efecte juridice, deoarece au vocația de a influența în mod decisiv conținutul legislației UE, astfel cum se subliniază în secțiunea 5.1 de mai sus.

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

Prin urmare, temeiul juridic procedural al deciziei propuse este articolul 218 alineatul (9) din TFUE.

6.2. Temei juridic material

6.2.1. 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.

6.2.2. Aplicarea la cazul în discuție

Deși obiectivul principal și conținutul actului avut în vedere se referă la transportul maritim, câteva dintre amendamentele avute în vedere se referă la aspecte de mediu. Prin urmare, temeiul juridic material al propunerii de decizie este articolul 100 alineatul (2) din TFUE.

6.3. Concluzie

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

²⁰ Cauza C-399/12, Germania/Consiliul (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, punctul 64.

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 84-a sesiuni a Comitetului pentru protecția mediului marin în ceea ce privește adoptarea unor amendamente 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 amendamente 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) Convenția privind Organizația Maritimă Internațională („OMI”) a intrat în vigoare la 17 martie 1958.
- (2) OMI este agenția specializată a Organizației Națiunilor Unite responsabilă cu siguranța și securitatea transportului maritim și cu prevenirea poluării marine și atmosferice de către nave. Toate statele membre ale Uniunii sunt membre ale OMI. Uniunea nu este membră a OMI.
- (3) În temeiul articolului 38 litera (a) din Convenția privind OMI, Comitetul pentru protecția mediului marin (MEPC) îndeplinește funcțiile care îi sunt sau i-ar putea fi încredințate de 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 regulilor sau a altor dispoziții. În cadrul celei de a 84-a sesiuni, MEPC va adopta o serie de amendamente la MARPOL, în conformitate cu articolul 16 alineatul (2) literele (b), (c) și (d).
- (4) 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. În cadrul celei de a 111-a sesiuni, MSC va adopta amendamente în conformitate cu

articolul VIII litera (b) punctul (iv) din Convenția SOLAS și cu articolul VI alineatul (2) litera (d) din Protocolul din 1988 privind liniile de încărcare.

- (5) Comitetul pentru protecția mediului marin al OMI urmează să adopte, în cadrul celei de a 84-a sesiuni extraordinare din perioada 27 aprilie - 1 mai 2026, amendamente 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 GES (regulile 20, 25, 27 și 28).
- (6) În cadrul celei de a 111-a sesiuni, care va avea loc în perioada 13-22 mai 2026, Comitetul pentru siguranță maritimă al OMI urmează să adopte amendamente la capitolele IV și V și la apendicele (Certificate) la Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS) din 1974, 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).
- (7) Actele avute în vedere ale MEPC și MSC vor avea efecte juridice.
- (8) Prin urmare, este necesar să se stabilească poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii în cadrul MEPC 84, întrucât actele avute în vedere pot influența în mod semnificativ conținutul dreptului Uniunii, și anume Directiva (UE) 2016/802 privind reducerea conținutului de sulf din anumiți combustibili lichizi¹, Regulamentul (UE) 2015/757 privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim², Directiva (UE) 2023/959 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 seră³, Regulamentul (UE) 2023/1805 privind utilizarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon în transportul maritim⁴.
- (9) Prin urmare, Uniunea ar trebui să sprijine amendamentele aduse regulilor 13 și 14 și apendicelui VII la anexa VI la MARPOL, deoarece acestea vor contribui la prevenirea, reducerea și controlul emisiilor de poluanți atmosferici generate de nave, pentru a obține efecte benefice conexe pentru sănătate, mediu și economie.
- (10) Uniunea trebuie, de asemenea, să sprijine amendamentele la regula 27 din anexa VI la MARPOL, deoarece acestea vor spori și mai mult accesibilitatea datelor din DCS a OMI, în scopul de a se asigura punerea în aplicare solidă a cadrului CII și de a se facilita revizuirea sa.

¹ JO L 132, 21.5.2016, p. 58.

² JO L 123, 19.5.2015, p. 55.

³ JO L 130, 16.5.2023, p. 134.

⁴ JO L 234, 22.9.2023, p. 48.

- (11) Uniunea trebuie să sprijine amendamentele aduse regulilor 20, 25, 27 și 28 din anexa VI la MARPOL deoarece acestea vin în urma adoptării Strategiei OMI din 2023 referitoare la GES și a finalizării revizuirii măsurilor pe termen scurt de către OMI, permițând revizuirea ulterioară a acestor reguli.
- (12) Este oportun să se stabilească poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul celei de a 111-a sesiuni a MSC, întrucât actele preconizate au vocația de a influența în mod decisiv conținutul dreptului Uniunii, și anume Directiva 2009/45/CE privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri⁵, Directiva 2002/59/CE de instituire a unui sistem comunitar de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime⁶, Regulamentul (UE) nr. 530/2012 privind accelerarea introducerii cerințelor referitoare la coca dublă sau a unor standarde de proiectare echivalente pentru petrolierele cu cocă simplă⁷ și Directiva 2014/90/UE privind echipamentele maritime⁸.
- (13) Prin urmare, Uniunea ar trebui să sprijine amendamentele la capitolele IV și V 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 mesajul specific aplicației (ASM) al VDES, iar VDES are o capacitate suplimentară pentru schimbul mai multor date digitale și, prin urmare, 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 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. Uniunea ar trebui să sprijine în egală măsură aceste amendamente deoarece, prin introducerea unor noi servicii mobile de comunicații prin satelit recunoscute, 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.
- (14) Uniunea ar trebui să sprijine amendamentele la Codul ESP 2011, deoarece aceste tehnici 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 acestor controale.
- (15) Uniunea ar trebui să sprijine amendamentele la Codul LSA, care 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.
- (16) Uniunea ar trebui să sprijine amendamentele la Protocolul din 1988 privind liniile de încărcare, deoarece instalarea unor balustrade cu trei gârzi pe structura punții poate spori în mod eficace protecția echipajului, poate reduce riscul de cădere peste bord și de rănire a echipajului și poate îmbunătăți siguranța navelor cu costuri economice minime.

⁵ JO L 163, 25.6.2009, p. 1.

⁶ JO L 208, 5.8.2002, p. 10.

⁷ JO L 172, 30.6.2012, p. 3.

⁸ JO L 257, 28.8.2014, p. 146.

- (17) Poziția Uniunii urmează să fie exprimată de statele membre ale Uniunii care sunt membre ale OMI, acționând împreună în interesul Uniunii Europene,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii cu ocazia celei de a 84-a sesiuni a Comitetului pentru protecția mediului marin al Organizației Maritime Internaționale („OMI”) sau în cadrul oricărei sesiuni ulterioare este de a-și da acordul cu privire la:

- (a) amendamentele aduse regulilor 13 și 14 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) amendamentele 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.

Articolul 2

Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii cu ocazia celei de a 111-a sesiuni a Comitetului pentru protecția mediului marin al Organizației Maritime Internaționale („OMI”) sau în cadrul oricărei sesiuni ulterioare este de a-și da acordul cu privire la:

- (a) amendamentele aduse capitolelor IV și V și apendicelui (Certificate) la Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS) din 1974,
- (b) amendamentele aduse Codului internațional din 1994 privind siguranța ambarcațiunilor de mare viteză (Codul HSC din 1994),
- (c) amendamentele aduse Codului internațional din 2000 privind siguranța ambarcațiunilor de mare viteză (Codul HSC din 2000),
- (d) amendamentele aduse Codului internațional din 2011 privind programul intensificat de inspecții efectuate cu ocazia inspecțiilor la vrachiere și petroliere (Codul ESP 2011),
- (e) amendamentele aduse Codului internațional al mijloacelor de salvare (Codul LSA),
- (f) amendamentele aduse Anexei B la Protocolul din 1988 referitor la Convenția internațională din 1966 asupra liniilor de încărcare (Protocolul din 1988 privind liniile de încărcare).

Articolul 3

- (g) Poziția menționată la articolul 1 se exprimă de către statele membre ale Uniunii care sunt membre ale Comitetului pentru protecția mediului marin al OMI, acționând împreună în interesul Uniunii.
- (h) Poziția menționată la articolul 2 se exprimă de către statele membre ale Uniunii care sunt membre ale Comitetului pentru siguranță maritimă al OMI, acționând împreună în interesul Uniunii.

Articolul 4

Prezenta decizie se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles,

*Pentru Consiliu
Președintele*