

Bruxelles, 31 martie 2023
(OR. en)

8026/23

**Dosar interinstituțional:
2023/0092 (NLE)**

**MAR 48
OMI 28**

PROPUNERE

Sursă:	Secretara Generală a Comisiei Europene, sub semnătura dnei Martine DEPREZ, Directoare
Data primirii:	31 martie 2023
Destinatar:	Dna Thérèse BLANCHET, Secretară Generală a Consiliului Uniunii Europene
Nr. doc. Csie:	COM(2023) 181 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 107-a sesiuni a Comitetului pentru siguranță maritimă în ceea ce privește adoptarea unor amendamente la Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS), la Codul internațional pentru siguranța navelor de mare viteză din 1994 (Codul HSC din 1994), la Codul HSC din 2000, la Codul internațional pentru nave care operează în ape polare (Codul polar), la Convenția internațională privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart din 1978 (STCW), la Codul STCW și la Codul internațional al mijloacelor de salvare (LSA)

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul COM(2023) 181 final.

Anexă: COM(2023) 181 final



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 31.3.2023
COM(2023) 181 final

2023/0092 (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 107-a sesiuni a Comitetului pentru siguranță maritimă în ceea ce privește adoptarea unor amendamente la Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS), la Codul internațional pentru siguranța navelor de mare viteză din 1994 (Codul HSC din 1994), la Codul HSC din 2000, la Codul internațional pentru nave care operează în ape polare (Codul polar), la Convenția internațională privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart din 1978 (STCW), la Codul STCW și la Codul internațional al mijloacelor de salvare (LSA)

EXPUNERE DE MOTIVE

1. OBIECTUL PROPUNERII

Prezenta propunere se referă la o decizie de stabilire a poziției care urmează să fie adoptată în numele Uniunii cu ocazia celei de a 107-a sesiuni a Comitetului pentru siguranță maritimă al Organizației Maritime Internaționale (MSC 107), care se va desfășura în perioada 31 mai – 9 iunie 2023.

În cursul MSC 106, s-a avut în vedere ca MSC 107 să adopte amendamente la:

- (1) capitolul II-2 din 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) și la Codul HSC din 2000;
- (2) capitolul XIV din Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS) din 1974 și la Codul internațional pentru nave care operează în ape polare (Codul polar);
- (3) Convenția internațională privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart, 1978 (STCW) și la Codul STCW;
- (4) precum și la Codul internațional al mijloacelor de salvare (LSA).

2. CONTEXTUL PROPUNERII

2.1. Convenția privind Organizația Maritimă Internațională

Convenția privind Organizația Maritimă Internațională (OMI) instituie OMI. Scopul OMI este de a oferi un forum de cooperare în domeniul reglementărilor și al practicilor referitoare la aspectele tehnice de toate tipurile care afectează transportul maritim în cadrul comerțului internațional. De asemenea, OMI urmărește să încurajeze adoptarea generală a celor mai înalte standarde posibile în materie de siguranță maritimă, de eficiență a navigației și de prevenire și control al poluării marine cauzate de nave, promovând condiții de concurență echitabile. Totodată, ea își propune să abordeze și aspectele administrative și juridice conexe.

Convenția a intrat în vigoare la 17 martie 1958.

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

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

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 mondială responsabilă cu stabilirea standardelor 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.

OMI este deschisă tuturor statelor și toate statele membre ale UE sunt membre ale OMI. Relațiile dintre UE și OMI se bazează, în special, pe Acordul din 1974 de cooperare și colaborare între Organizația Interguvernamentală Consultativă pentru Navigație Maritimă (IMCO) și Comisia Comunităților Europene.

Comitetul pentru siguranță maritimă al OMI este alcătuit din toți membrii OMI și se întrunește cel puțin o dată pe an. El examinează toate chestiunile care intră în domeniul de competență al organizației, cum ar fi mijloacele de asigurare a navigației, construirea și echiparea navelor, dotarea cu echipaj, în măsura în care aceasta are un impact asupra siguranței, normele pentru prevenirea coliziunilor, manipularea încărcăturilor periculoase, procedurile și cerințele referitoare la siguranța maritimă, informațiile hidrografice, jurnalele de bord și registrele de navigație, anchetele privind accidentele maritime, salvarea de bunuri și de persoane, precum și orice alte chestiuni care afectează în mod direct siguranța maritimă.

Comitetul pentru protecția mediului marin al OMI este, de asemenea, alcătuit din toți membrii OMI și se întrunește cel puțin o dată pe an. Acesta abordează chestiunile de mediu care intră în sfera de competență a organizației cu privire la controlul și prevenirea poluării de către nave reglementate de tratatul MARPOL, inclusiv petrolul, produsele chimice transportate în vrac, apele uzate, deșeurile și emisiile generate de nave în aer, inclusiv poluanții aerului și emisiile de gaze cu efect de seră. Alte chestiuni acoperite includ gestionarea apei de balast, sistemele antivegetative, reciclarea navelor, pregătirea și acțiunile de intervenție în situații de poluare și identificarea zonelor speciale și a zonelor maritime extrem de sensibile.

Atât Comitetul pentru siguranță maritimă, cât și Comitetul pentru protecția mediului marin ale OMI prevăd mecanismele necesare pentru îndeplinirea oricăror sarcini care le-au fost atribuite de Convenția OMI, de Adunarea OMI sau de Consiliul OMI ori a oricărei sarcini din domeniul sus-menționat care ar putea să le fie atribuită de către orice alt instrument internațional sau în cadrul unui astfel de instrument și care a fost acceptată de OMI. Deciziile Comitetului pentru siguranță maritimă și ale Comitetului pentru protecția mediului marin, precum și ale organismelor lor subsidiare sunt adoptate cu majoritatea membrilor acestora.

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

În cadrul sesiunii sale din perioada 31 mai-9 iunie 2023, MSC 107 urmează să adopte amendamente la capitolul II-2 din Convenția SOLAS și la Codurile HSC din 1994 și 2000 privind interzicerea acidului perfluorooctan sulfonic (PFOS), la capitolul XIV din Convenția SOLAS și la Codul polar privind siguranța navelor de pescuit, la Convenția și Codul STCW privind utilizarea certificatelor electronice, precum și la Codul LSA privind standardele de ventilație în bărcile de salvare complet închise.

Scopul amendamentelor avute în vedere la capitolul II-2 din Convenția SOLAS și la Codurile HSC din 1994 și 2000 este de a interzice utilizarea spumelor de stingere a incendiilor care conțin PFOS în operațiunile marine de stingere a incendiilor.

Scopul amendamentelor avute în vedere la capitolul XIV din Convenția SOLAS și la Codul polar este de a îmbunătăți standardele de siguranță pentru navele care nu intră sub incidența Convenției SOLAS și care operează în apele polare.

Scopul amendamentelor avute în vedere la Convenția și Codul STCW este de a introduce utilizarea certificatelor electronice ale navigatorilor pentru a facilita activitatea, a reduce sarcina administrativă pentru administrațiile de pavilion, inspectorii care efectuează controlul statului portului și navigatori și pentru a permite o identificare mai rapidă a certificatelor frauduloase.

Scopul amendamentelor avute în vedere la Codul LSA este de a consolida cerințele de siguranță în ceea ce privește standardele de ventilație în bărcile de salvare complet închise.

3. POZIȚIA CARE URMEAZĂ SĂ FIE ADOPTATĂ ÎN NUMELE UNIUNII

3.1. Amendamente la capitolul II-2 din 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) și la Codul HSC din 2000

MSC 101 a aprobat un nou obiectiv de interdicere a utilizării PFOS în noile sisteme de stingere a incendiului, care a fost susținut de Uniune. MSC 101 l-a adăugat în agenda bienală ulterioară a Subcomitetului pentru sisteme și echipamente navale (SSE).

SSE 7 a convenit să extindă domeniul de aplicare al obiectivului privind „Elaborarea de dispoziții privind interdicerea utilizării spumelor pentru stingerea incendiilor care conțin acid perfluorooctan sulfonic (PFOS) în vederea stingerii incendiilor la bordul navelor” pentru a include alte reglementări prevăzute în capitolul II-2 din Convenția SOLAS și alte instrumente în vederea aprobării de către MSC 102. Uniunea a sprijinit includerea acestui nou obiectiv pe agenda SSE 8.

MSC 102 a convenit să extindă domeniul de aplicare al obiectivului și să îl includă pe agenda SSE 8, cu susținerea Uniunii.

SSE 8 și-a exprimat acordul cu privire la proiectele de amendamente la capitolul II-2 din Convenția SOLAS și la Codurile HSC din 1994 și 2000 privind interdicerea PFOS. În cadrul SSE 8, poziția Uniunii a fost de a sprijini proiectele de amendamente propuse pentru capitolul II-2 din Convenția SOLAS și amendamentele la Codurile HSC din 1994 și 2000 și a propus ca acestea să fie transmise unui grup de lucru pentru finalizarea lor.

MSC 106 a aprobat proiectele de amendamente la capitolul II-2 din Convenția SOLAS și la Codurile HSC din 1994 și 2000 [punctul 11.29 din Raportul MSC 106 (MSC 106/19)], în vederea adoptării în cadrul MSC 107.

În cadrul MSC 106, poziția Uniunii a fost de a sprijini aprobarea proiectelor de amendamente la capitolul II-2 din Convenția SOLAS și la Codurile HSC din 1994 și 2000.

Poziția Uniunii ar trebui să fie de a sprijini aceste amendamente, PFOS fiind o substanță nocivă atât pentru sănătatea umană, cât și pentru mediul marin, iar aceste amendamente vor interzice utilizarea spumelor de stingere a incendiilor care conțin PFOS în operațiunile marine de stingere a incendiilor.

3.2. Amendamente la capitolul XIV din Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS) din 1974 și la Codul polar

MSC 100 a examinat amendamentele propuse la capitolul XIV din Convenția SOLAS pentru a facilita aplicarea obligatorie a anumitor dispoziții la navele de pescuit. În plus, MSC 100 a analizat introducerea obligativității anumitor metodologii pentru determinarea capacităților operaționale ale unei nave în condiții de gheață ca element esențial al planificării curselor (Codul polar, capitolul 11) și afirmă că se poate impune obligativitatea deținerii unui manual operațional privind apa polară (PWOM) al Codului polar sau a unor elemente ale acestuia.

În cadrul MSC 100, poziția Uniunii a fost de a susține, în ceea ce privește navele de pescuit, ca MSC 100 să analizeze în continuare propunerile de amendamente la capitolul XIV din Convenția SOLAS și la Codul polar.

În cadrul MSC 101, Comitetul a examinat extinderea dispozițiilor Codului polar la navele care nu intră sub incidența Convenției SOLAS și o propunere de proiect de rezoluție a Adunării care îndeamnă statele membre să ia măsuri, în mod voluntar, pentru a pune în

aplicare măsurile de siguranță din Codul polar în cazul navelor care nu intră sub incidența Convenției SOLAS.

MSC 101 a aprobat ulterior proiectul de rezoluție a Adunării privind măsurile provizorii de siguranță pentru navele necertificate în temeiul Convenției SOLAS care operează în apele polare și a decis să sesizeze NCSR 7 pentru a analiza consecințele și fezabilitatea aplicării capitolelor 9 și 11 din Codul polar pentru navele care nu intră sub incidența Convenției SOLAS, precum și pentru a stabili cea mai bună modalitate de a spori siguranța navelor care nu intră sub incidența Convenției SOLAS, inclusiv posibila elaborare a unor amendamente la Convenția SOLAS și/sau la Codul polar.

În cadrul MSC 101, poziția Uniunii a fost

1. de a sprijini, în principiu, propunerea de a sesiza NCSR cu privire la această chestiune în vederea unei examinări suplimentare;
2. de a sprijini, în ceea ce privește navele de pescuit, elaborarea unui proiect de rezoluție a Adunării.

În cadrul celei de a șaptea reuniuni a Subcomitetului pentru navigație, comunicații, căutare și salvare (*Navigation, Communications and Search and Rescue* – NCSR), subcomitetul a convenit cu privire la instituirea unui grup de corespondență sub coordonarea Noii Zeelande.

În cadrul NCSR 7, poziția Uniunii a fost de a sprijini, în general, propunerea de inițiere a examinării aspectelor tehnice legate de fezabilitatea și consecințele aplicării capitolelor 9 și 11 din Codul polar în cazul navelor care nu intră sub incidența Convenției SOLAS.

În cadrul NCSR 8, Subcomitetul a convenit următoarele:

- (1) proiectele de amendamente la Codul polar care urmează să fie elaborate ar trebui să se limiteze la părțile I-A și I-B existente, cu posibile modificări ulterioare ale părții introductive;
- (2) domeniul de aplicare al reglementărilor relevante care urmează să fie elaborate în partea I-A din Codul polar ar trebui extins, ca o condiție minimă, la toate cursele efectuate în apele polare pentru navele de pescuit cu o lungime mai mare sau egală cu 24 de metri, iahturile de agrement cu un tonaj brut mai mare sau egal cu 300 care nu sunt implicate în activități comerciale și navele cargo cu un tonaj brut mai mare sau egal cu 300, dar mai mic de 500; și
- (3) proiectele de amendamente la capitolul XIV din Convenția SOLAS ar trebui elaborate pentru a extinde aplicarea Codului polar la alte nave, precum și pentru a aborda excepțiile și marjele de apreciere.

Pentru a înregistra progrese suplimentare în această privință, Subcomitetul a convenit în cele din urmă cu privire la reînstituirea Grupului de corespondență privind măsurile de siguranță pentru navele care nu intră sub incidența Convenției SOLAS și care operează în apele polare.

În cadrul NCSR 8, poziția Uniunii a fost de a sprijini reînstituirea Grupului de corespondență pentru a dezvolta în continuare textul capitolelor 9 și 11, precum și pentru a elabora un proiect de text pentru un amendament la Convenția SOLAS, în special pentru navele de pescuit și ambarcațiunile de agrement.

În cadrul NCSR 9, poziția Uniunii a fost de a sprijini, în ceea ce privește navele de pescuit și ambarcațiunile de agrement, proiectele de amendamente la capitolul XIV din Convenția SOLAS, precum și proiectele de amendamente la părțile I-A și I-B din Codul polar.

În cadrul MSC 106, Comitetul a aprobat amendamentele avute în vedere la capitolul XIV din Convenția SOLAS și la Codul polar [punctul 13.9 din Raportul MSC 106 (MSC 106/19)], în vederea adoptării de MSC 107 și a intrării în vigoare la 1 ianuarie 2026.

În cadrul MSC 106, poziția Uniunii a fost de a sprijini proiectele de amendamente la capitolul XIV din Convenția SOLAS, precum și proiectele de amendamente la părțile I-A și 1-B din Codul polar.

Poziția Uniunii ar trebui să fie de a sprijini aceste amendamente, deoarece acestea vor consolida standardele de siguranță pentru navele care nu intră sub incidența Convenției SOLAS și care operează în apele polare.

3.3. Amendamente la Convenția internațională privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart din 1978 (STCW) și la Codul STCW

Subcomitetul pentru factorul uman, pregătire și efectuarea serviciului de cart (*Human Element, Training and Watchkeeping* – HTW), în cadrul celei de a cincea reuniuni, a luat în considerare o propunere privind un proiect de interpretare comună a reglementării STCW I/2 menită să clarifice sensul termenului „formular original” pentru certificatele navigatorilor, având în vedere posibilitatea de a utiliza certificate electronice în sensul Convenției STCW, astfel cum se practică deja în cazul altor convenții. De fapt, OMI a elaborat deja orientări pentru utilizarea certificatelor electronice (FAL.5/Circ.39/Rev.2). Cu toate acestea, în cadrul HTW 5 au existat opinii divergente cu privire la faptul că aceste orientări permit deja certificarea electronică în cadrul STCW.

Poziția Uniunii în cadrul HTW 5 a fost de a sprijini propunerea de a clarifica sensul termenului „formular original” (reglementarea I/2 din Convenția STCW) pentru a permite recunoașterea certificatelor în format electronic.

În cadrul celei de a 100-a reuniuni, Comitetul pentru siguranță maritimă (MSC) a decis cu privire la includerea pe agenda bienală a Subcomitetului HTW și pe ordinea de zi provizorie pentru HTW 6 a unui obiectiv privind „Elaborarea de amendamente la Convenția și Codul STCW privind utilizarea certificatelor și documentelor electronice ale navigatorilor”, 2020 fiind anul de finalizare țintă, în asociere cu Subcomitetul III și la cererea Subcomitetului HTW. De asemenea, MSC 100 a convenit să informeze Comitetul FAL cu privire la noul obiectiv, întrucât Comitetul FAL aprobase Orientările privind utilizarea certificatelor electronice (FAL.5/Circ.39/Rev.2).

În cadrul MSC 100, poziția Uniunii a fost de a sprijini propunerea privind un nou obiectiv care să abordeze utilizarea certificatelor electronice în conformitate cu Convenția și Codul STCW.

HTW 6 a remarcat că cea mai bună cale de urmat ar fi începerea discuțiilor pe această temă în cadrul unui grup de corespondență. Poziția UE în cadrul HTW 6 a fost de a sprijini instituirea unui grup de corespondență.

După dezbaterile raportului Grupului de corespondență, HTW 7 a recunoscut că sunt necesare lucrări și analize suplimentare în ceea ce privește amendamentele la reglementările relevante ale Convenției STCW, dispozițiile părților A și B din Codul STCW și elaborarea unui proiect de orientări. Prin urmare, a reinstituit Grupul de corespondență.

Poziția Uniunii în cadrul HTW 7 a fost de a sprijini, în general, activitatea Grupului de corespondență și de a propune trimiterea raportului către un grup de lucru care urmează să fie

înființat în cadrul HTW 8 pentru a finaliza proiectele de amendamente la STCW și proiectul de orientări.

HTW 8 a luat act de progresele considerabile înregistrate de Grupul de corespondență în ceea ce privește elaborarea proiectelor de amendamente la Convenția și Codul STCW privind utilizarea certificatelor electronice ale navigatorilor, precum și a proiectului de orientări privind utilizarea certificatelor electronice ale navigatorilor și a proiectului de circulară STCW.7 corespunzător. Uniunea a sprijinit activitatea Grupului de corespondență și a propus trimiterea raportului către un grup de lucru.

MSC 106 a aprobat proiectele de amendamente la reglementările I/1 și I/2 din Convenția STCW și la secțiunea A-I/2 din Codul STCW [punctele 10.4 și 10.5 din raportul MSC 106 (MSC 106/19)], în vederea adoptării în cadrul MSC 107.

În cadrul MSC 106, poziția Uniunii a fost de a sprijini aprobarea proiectelor de amendamente la reglementările I/1 și I/2 din Convenția STCW și la secțiunea A-I/2 din Codul STCW referitoare la utilizarea certificatelor electronice.

Poziția Uniunii ar trebui să fie aceea de a sprijini aceste amendamente, întrucât digitalizarea certificatelor STCW ar facilita activitatea și ar reduce sarcina administrativă pentru administrațiile de pavilion, inspectorii care efectuează controlul statului portului și navigatori. Aceasta ar putea permite, de asemenea, o identificare mai rapidă a certificatelor frauduloase.

3.4. Amendamente la Codul internațional al mijloacelor de salvare (LSA)

În cadrul celei de a 97-a sesiuni, Comitetul pentru siguranță maritimă (MSC) a stabilit un nou obiectiv privind cerințele de ventilație a bărcilor de salvare complet închise, care a fost susținut de Uniune.

Subcomitetul pentru sisteme și echipamente navale (SSE), în cadrul celei de a patra reuniuni, a instituit Grupul de corespondență al mijloacelor de salvare (LSA), sub coordonarea Statelor Unite, pentru a colecta datele necesare, a identifica criteriile posibile pe care ar trebui să se bazeze noile cerințe de ventilație și a recomanda criteriile care trebuie utilizate pentru proiectele de amendamente la capitolul IV punctul 4.6.6.1 din Codul LSA și pentru proiectele de amendamente la Rezoluția MSC.81 (70).

În cadrul SSE 4, poziția Uniunii a fost de a sprijini, în principiu, continuarea discuțiilor în cadrul unui grup de lucru cu privire la proiectele de amendamente la Codul LSA și la Rezoluția MSC.81 (70).

În cadrul celei de a cincea reuniuni, SSE a convenit după cum urmează:

1. în ceea ce privește bărcile de salvare complet închise, rata de ventilație/schimb de aer bazată pe parametrii microclimatici ar trebui să fie criteriul stabilit în proiectele de amendamente la Codul LSA, fără a exclude metodele de ventilație activă sau pasivă;
2. concentrația de CO₂ nu ar trebui să depășească 5 000 ppm, necesitând o rată de ventilație de cel puțin 5 m³/h pe persoană, iar noile cerințe de ventilație ar trebui să se aplice tuturor bărcilor de salvare complet închise nou-construite instalate la bordul unei nave după data intrării în vigoare a amendamentelor; și
3. un mediu locuibil ar trebui menținut pentru o perioadă de timp de cel puțin 24 de ore pentru bărcile de salvare, în general, în timp ce pentru ambarcațiunile de salvare ale navelor care operează în apele polare poate fi necesară o perioadă mai lungă de timp.

În fine, SSE 5 și-a exprimat acordul cu privire la proiectele de amendamente la Codul LSA în ceea ce privește ventilația pe bărcile de salvare complet închise, în vederea transmiterii ulterioare către MSC spre aprobare, după finalizarea amendamentelor aferente la Codul LSA privind ventilația ambarcațiunilor de salvare, altele decât bărcile de salvare complet închise. Aceste din urmă amendamente au fost transmise unui grup de corespondență în vederea unei examinări suplimentare.

În cadrul SSE 5, poziția Uniunii a fost de a sprijini continuarea discuțiilor în cadrul unui grup de lucru cu privire la proiectele de amendamente la Codul LSA și la Rezoluția MSC.81 (70).

Din cauza constrângerilor de timp, SSE 6 a instituit un grup de corespondență în vederea finalizării în cadrul SSE 7. Data-țintă de finalizare a fost prelungită până în 2021.

SSE 7 și-a exprimat acordul cu privire la proiectele de amendamente la Codul LSA privind ventilația ambarcațiunilor de salvare, altele decât bărcile de salvare complet închise. În ceea ce privește rezoluția MSC.81 (70), SSE 7 și-a exprimat acordul cu privire la proiectele de amendamente în ceea ce privește punctele 6.10 (Testul operațional al bărcilor de salvare) și 6.14 (Teste suplimentare pentru bărcile de salvare complet închise). Prin urmare, Subcomitetul a reînstituit Grupul de corespondență privind mijloacele de salvare pentru a finaliza proiectele de amendamente la recomandarea revizuită privind testarea mijloacelor de salvare [Rezoluția MSC.81 (70)] pentru testarea mijloacelor de ventilație pentru bărcile de salvare parțial închise.

În cadrul SSE 7, poziția Uniunii a fost de a sprijini continuarea discuțiilor în cadrul grupului de lucru privind LSA cu privire la proiectele de amendamente la Codul LSA și la Rezoluția MSC.81 (70).

SSE 8 și-a exprimat acordul cu privire la următoarele:

1. proiectul de rezoluție MSC privind amendamentele la Codul internațional al mijloacelor de salvare (LSA) (în legătură cu cerințele de ventilație pentru ambarcațiunile de salvare din capitolul IV), inclusiv dispoziția privind punerea în aplicare și proiectul de rezoluție MSC aferent;
2. proiectele de amendamente la recomandarea revizuită [Rezoluția MSC.81 (70)], în vederea adoptării în cadrul MSC 107, în coroborare cu adoptarea amendamentelor la Codul LSA asociate (a se vedea punctul 3.21), astfel cum figurează în anexa 2.

În cadrul SSE 8, Uniunea a sprijinit continuarea discuțiilor în cadrul grupului de lucru privind LSA cu privire la proiectele de amendamente la Rezoluția MSC.81 (70), în vederea finalizării în cadrul acestei sesiuni pentru a permite ca proiectele de amendamente la Codul LSA și la Rezoluția MSC.81 (70) să intre în vigoare sub forma unui pachet la 1 ianuarie 2026;

MSC 106 a aprobat proiectele de amendamente la Codul LSA pentru bărcile de salvare complet închise și la recomandarea revizuită privind testarea mijloacelor de salvare (recomandarea revizuită) [Rezoluția MSC.81 (70)] pentru bărcile de salvare complet închise [punctele 11.4.1 și 11.6.1 din raportul MSC 106 (MSC 106/19)], în vederea adoptării în cadrul MSC 107.

În cadrul MSC 106, poziția Uniunii a fost de a sprijini proiectele de amendamente la Codul LSA pentru bărcile de salvare complet închise și la recomandarea revizuită privind testarea mijloacelor de salvare (recomandarea revizuită) [Rezoluția MSC.81 (70)] pentru bărcile de salvare complet închise, precum și de a reaminti importanța adoptării proiectelor de amendamente pentru bărcile de salvare complet închise.

Poziția Uniunii ar trebui să fie de a sprijini aceste amendamente, deoarece acestea consolidează cerințele de siguranță în ceea ce privește standardele de ventilație în cazul bărcilor de salvare complet închise.

3.5. Legislația și competența UE în materie

3.5.1. Amendamente la capitolul II-2 din 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) și la Codul HSC din 2000

Regulamentul (UE) 2019/1021 privind poluanții organici persistenți¹. Acesta interzice instalațiile noi care utilizează PFOS și derivații săi.

Regulamentul (UE) nr. 1257/2013 privind reciclarea navelor². Regulamentul privind reciclarea navelor stabilește o serie de cerințe suplimentare care le depășesc pe cele stabilite în Convenția de la Hong Kong, incluzând două materiale periculoase suplimentare (PFOS și HBCDD) în anexele sale.

Prin urmare, amendamentele la capitolul II-2 din Convenția SOLAS și la Codurile HSC din 1994 și 2000 vor avea efecte asupra cerințelor aplicabile în temeiul Regulamentului (UE) 2019/1021 și al Regulamentului (UE) nr. 1257/2013.

3.5.2. Amendamente la capitolul XIV din Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS) din 1974 și la Codul polar

Directiva 97/70/CE de instituire a unui regim armonizat de siguranță pentru navele de pescuit cu lungimea de 24 de metri sau mai mare³. Aceasta include în anexa III „dispoziții aplicabile în regiunile nordice”, care stabilesc dispoziții tehnice pentru navele de pescuit care operează inclusiv în ape polare.

Directiva 2013/53/UE privind ambarcațiunile de agrement și motovehiculele nautice⁴. Aceasta reglementează proiectarea și construirea ambarcațiunilor de agrement între 2,5 și 24 de metri și a motovehiculelor nautice de la 0 la 4 metri.

Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2022/1157 al Comisiei⁵ de stabilire a normelor de aplicare a Directivei 2014/90/UE⁶ privind echipamentele maritime, 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) 2021/1158.

Directiva 2002/59/CE de instituire a unui sistem comunitar de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime⁷. Aceasta include dispoziții referitoare la navele care operează în condiții de gheață. Articolul 18 prevede obligația autorității competente: 1) de a transmite comandanților navelor aflate în zona lor de competență „informații adecvate privind starea gheții, rutele recomandate și serviciile de spargere a gheții din zona lor de competență”; și 2) de a dovedi faptul că navele îndeplinesc cerințele de rezistență și de putere adecvate stării gheții din zona respectivă. În plus, articolul 6a prevede cerințe privind sistemele de

¹ JO L 169, 25.6.2019, p. 45.

² JO L 330, 10.12.2013, p. 1.

³ JO L 34, 9.2.1998, p. 1.

⁴ JO L 354, 28.12.2013, p. 90.

⁵ JO L 180, 6.7.2022, p. 1.

⁶ JO L 257, 28.8.2014, p. 146.

⁷ JO L 208, 5.8.2002, p. 10.

identificare automată (AIS) (clasa A) pentru navele de pescuit cu o lungime mai mare de 15 m. Aceeași cerință se regăsește la articolul 10 din Regulamentul (CE) nr. 1224/2009 al Consiliului de stabilire a unui sistem comunitar de control pentru asigurarea respectării normelor politicii comune în domeniul pescuitului (Regulamentul privind controlul pescuitului) și se aplică navelor aflate sub pavilionul UE.

Prin urmare, amendamentele la capitolul XIV din Convenția SOLAS și la Codul polar vor avea efecte asupra cerințelor aplicabile în temeiul Directivei 97/70/CE, al Directivei 2013/53/UE, al Directivei 2014/90/UE și al Directivei 2002/59/CE.

3.5.3. *Amendamente la Convenția internațională privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart din 1978 (STCW) și la Codul STCW*

Directiva (UE) 2022/993 privind nivelul minim de formare a navigatorilor⁸ cuprinde dispoziții referitoare la certificatele digitale:

- Articolul 4 alineatul (11) prevede: „Sub rezerva articolului 20 alineatul (7), originalul oricărui certificat prevăzut de prezenta directivă este disponibil în original la bordul navei pe care servește deținătorul acestuia, pe suport de hârtie sau în format digital, iar autenticitatea și valabilitatea acestuia pot fi verificate prin procedura prevăzută la alineatul (13) litera (b) din prezentul articol.”
- Articolul 4 alineatul (14) prevede: „Atunci când intră în vigoare modificări relevante la Convenția STCW și la partea A din Codul STCW în legătură cu certificatele digitale ale navigatorilor, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 30 pentru a modifica prezenta directivă prin alinierea tuturor dispozițiilor relevante ale acesteia la modificările la Convenția STCW și la partea A din Codul STCW în vederea digitalizării certificatelor și atestatelor navigatorilor.”
- Articolul 6 (Recunoașterea reciprocă a certificatelor navigatorilor eliberate de statele membre) prevede: „Fiecare stat membru acceptă certificatele de competență și documentele justificative eliberate de un alt stat membru, sau sub autoritatea acestuia, pe suport de hârtie sau în format digital, cu scopul de a permite navigatorilor să servească la bordul navelor aflate sub pavilionul său.”

Prin urmare, amendamentele la Convenția și Codul STCW vor avea efecte asupra cerințelor aplicabile în temeiul Directivei (UE) 2022/993.

3.5.4. *Amendamente la Codul internațional al mijloacelor de salvare (LSA)*

Standardele în ceea ce privește bărcile de salvare și ambarcațiunile de salvare, precum și Rezoluția MSC.81 (70) fac parte din anexa la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2022/1157 al Comisiei de stabilire a normelor de aplicare a Directivei 2014/90/UE⁹ privind echipamentele maritime, 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) 2021/1158¹⁰.

⁸ JO L 169, 27.6.2022, p. 45.

⁹ JO L 257, 28.8.2014, p. 146.

¹⁰ JO L 180, 6.7.2022, p. 1.

În plus, în conformitate cu articolul 6 alineatul (2) litera (a) punctul (i) din Directiva 2009/45/CE privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri¹¹, Convenția SOLAS, cu modificările ulterioare, se aplică navelor de pasageri din clasa A, în timp ce capitolul III din anexa I, Aparatura de salvare, stabilește cerințe diverse și extinse pentru navele de pasageri din clasele B, C și D angajate în curse interne și în ceea ce privește bărcile de salvare complet închise.

Prin urmare, amendamentele la Codul LSA vor avea efecte asupra cerințelor aplicabile în temeiul Directivei 2014/90/UE și al Directivei 2009/45/CE.

3.5.5. Competența UE

Amendamentele la capitolul II-2 din Convenția SOLAS și la Codurile HSC din 1994 și 2000 ar avea efecte asupra dreptului Uniunii, în special asupra punerii în aplicare a Regulamentului (UE) 2019/1021 și a Regulamentului (UE) nr. 1257/2013.

Amendamentele la capitolul XIV din Convenția SOLAS și la Codul polar ar avea efecte asupra dreptului Uniunii, în special asupra punerii în aplicare a Directivei 97/70/CE, a Directivei 2013/53/UE, a Directivei 2014/90/UE, a Directivei 2022/59/CE și a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2020/1170 al Comisiei.

Amendamentele la Convenția și Codul STCW ar avea efecte asupra dreptului Uniunii, în special asupra punerii în aplicare a Directivei (UE) 2022/993.

Amendamentele la Codul LSA ar avea efecte asupra dreptului Uniunii, în special asupra punerii în aplicare a Directivei 2014/90/UE și a Directivei 2009/45/CE.

Prin urmare, obiectul actelor avute în vedere se referă la un domeniu în care Uniunea are competență externă exclusivă în temeiul articolului 3 alineatul (2) ultima teză din TFUE.

4. TEMEII JURIDICI

4.1. Temeiul juridic procedural

4.1.1. 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 respectiv¹².

Noțiunea de „acte cu efecte juridice” include actele care au efecte juridice în temeiul normelor de drept internațional aplicabile organismului în cauză. Sunt, de asemenea, incluse instrumentele care nu au un caracter obligatoriu în temeiul dreptului internațional, dar care „au vocația de a influența în mod decisiv conținutul reglementării adoptate de legiuitorul Uniunii”¹³.

¹¹ JO L 163, 25.6.2009, p. 1.

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

¹³ Cauza C-399/12, Germania/Consiliul (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, punctele 61-64.

4.1.2. *Aplicarea la cazul în discuție*

Comitetul pentru siguranță maritimă al OMI este creat printr-un acord, și anume prin Convenția privind Organizația Maritimă Internațională.

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

- Regulamentul (UE) 2019/1021 privind poluanții organici persistenți. Acest lucru se datorează faptului că acesta interzice instalațiile noi care utilizează PFOS și derivații săi.
- Regulamentul (UE) nr. 1257/2013 privind reciclarea navelor. Acest lucru se datorează faptului că acesta stabilește o serie de cerințe suplimentare, incluzând două materiale periculoase suplimentare (PFOS și HBCDD) în anexele sale.
- Directiva 97/70/CE de instituire a unui regim armonizat de siguranță pentru navele de pescuit cu lungimea de 24 de metri sau mai mare. Acest lucru se datorează faptului că aceasta include în anexa III „dispoziții aplicabile în regiunile nordice”, care stabilesc dispoziții tehnice pentru navele de pescuit care operează inclusiv în ape polare.
- Directiva 2013/53/UE privind ambarcațiunile de agrement și motovehiculele nautice. Acest lucru se datorează faptului că aceasta reglementează proiectarea și construirea ambarcațiunilor de agrement între 2,5 și 24 de metri și a motovehiculelor nautice de la 0 la 4 metri.
- Directiva 2014/90/UE privind echipamentele maritime. Acest lucru se datorează faptului că cerințele de proiectare, de construcție și de performanță, precum și standardele de încercare pentru echipamentele maritime utilizate la bordul navelor sunt reglementate de Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2022/1157 al Comisiei.
- Directiva 2002/59/CE de instituire a unui sistem comunitar de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime. Acest lucru se datorează faptului că aceasta include dispoziții referitoare la navele care operează în condiții de gheață. Articolul 18 prevede obligația autorităților competente: 1) de a transmite comandanților navelor aflate în zona lor de competență „informații adecvate privind starea gheții, rutele recomandate și serviciile de spargere a gheții din zona lor de competență”; și 2) de a dovedi faptul că navele îndeplinesc cerințele de rezistență și de putere adecvate stării gheții din zona respectivă. În plus, articolul 6a prevede cerințe privind sistemele de identificare automată (AIS) (clasa A) pentru navele de pescuit cu o lungime mai mare de 15 m. Aceeași cerință se regăsește la articolul 10 din Regulamentul (CE) nr. 1224/2009 al Consiliului de stabilire a unui sistem comunitar de control pentru asigurarea respectării normelor politicii comune în domeniul pescuitului (Regulamentul privind controlul pescuitului) și se aplică navelor aflate sub pavilionul UE.
- Directiva (UE) 2022/993 privind nivelul minim de formare a navigatorilor. Acest lucru se datorează faptului că aceasta include o serie de dispoziții referitoare la certificatele digitale. Articolul 4 alineatul (11) prevede: „Sub rezerva articolului 20 alineatul (7), originalul oricărui certificat prevăzut de prezenta directivă este disponibil în original la bordul navei pe care servește deținătorul acestuia, pe suport de hârtie sau în format digital, iar autenticitatea și valabilitatea acestuia pot fi verificate prin procedura prevăzută la alineatul (13) litera (b) din prezentul articol.”

Articolul 4 alineatul (14) prevede: „Atunci când intră în vigoare modificări relevante la Convenția STCW și la partea A din Codul STCW în legătură cu certificatele digitale ale navigatorilor, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 30 pentru a modifica prezenta directivă prin alinierea tuturor dispozițiilor relevante ale acesteia la modificările la Convenția STCW și la partea A din Codul STCW în vederea digitalizării certificatelor și atestatelor navigatorilor.” Articolul 6 (Recunoașterea reciprocă a certificatelor navigatorilor eliberate de statele membre) prevede: „Fiecare stat membru acceptă certificatele de competență și documentele justificative eliberate de un alt stat membru, sau sub autoritatea acestuia, pe suport de hârtie sau în format digital, cu scopul de a permite navigatorilor să servească la bordul navelor aflate sub pavilionul său.”

- Directiva 2014/90/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 iulie 2014 privind echipamentele maritime. Acest lucru se datorează faptului că standardele în ceea ce privește bărcile de salvare și ambarcațiunile de salvare, precum și Rezoluția MSC.81 (70) fac parte din anexa la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2022/1157 al Comisiei.
- Directiva 2009/45/CE privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri. Acest lucru se datorează faptului că, în conformitate cu articolul 6 alineatul (2) litera (a) punctul (i), Convenția SOLAS, cu modificările ulterioare, se aplică navelor de pasageri din clasa A, în timp ce capitolul III din anexa I, Aparatura de salvare, stabilește cerințe diverse și extinse pentru navele de pasageri din clasele B, C și D angajate în curse interne și în ceea ce privește bărcile de salvare complet închise.

Prin urmare, adoptarea amendamentelor la

- capitolul II-2 din 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) și la Codul HSC din 2000;
- capitolul XIV din Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS) din 1974 și la Codul polar;
- Convenția internațională privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atastare și efectuare a serviciului de cart din 1978 (STCW) și la Codul STCW, precum și la
- Codul internațional al mijloacelor de salvare (LSA)

poate influența în mod decisiv conținutul următoarelor acte legislative ale UE, în special Regulamentul (UE) 2019/1021 privind poluanții organici persistenți, Regulamentul (UE) nr. 1257/2013 privind reciclarea navelor, Directiva 97/70/CE de instituire a unui regim armonizat de siguranță pentru navele de pescuit cu lungimea de 24 de metri sau mai mare, Directiva 2013/53/UE privind ambarcațiunile de agrement și motovehiculele nautice, Directiva 2014/90/UE privind echipamentele maritime, Directiva 2002/59/CE de instituire a unui sistem comunitar de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime, Directiva (UE) 2022/993 privind nivelul minim de formare a navigatorilor, Directiva 2009/45/CE privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri.

Actele avute în vedere nu aduc modificări sau completări cadrului instituțional al acordului.

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

4.2. Temeiul juridic material

4.2.1. 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.

4.2.2. Aplicarea la cazul în discuție

Obiectivul principal și conținutul actului avut în vedere se referă la transportul maritim. Prin urmare, temeiul juridic material al deciziei propuse este articolul 100 alineatul (2) din TFUE.

4.3. Concluzie

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

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 107-a sesiuni a Comitetului pentru siguranță maritimă în ceea ce privește adoptarea unor amendamente la Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS), la Codul internațional pentru siguranța navelor de mare viteză din 1994 (Codul HSC din 1994), la Codul HSC din 2000, la Codul internațional pentru nave care operează în ape polare (Codul polar), la Convenția internațională privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart din 1978 (STCW), la Codul STCW și la Codul internațional al mijloacelor de salvare (LSA)

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

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

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

întrucât:

- (1) Convenția privind Organizația Maritimă Internațională („OMI”) a intrat în vigoare la 17 martie 1958.
- (2) OMI este o agenție specializată a Organizației Națiunilor Unite responsabilă cu siguranța și securitatea transportului maritim și cu prevenirea poluării maritime și atmosferice de către nave. Toate statele membre ale Uniunii sunt membre ale OMI. Uniunea nu este membră a OMI.
- (3) În conformitate cu articolul 28 litera (b) din Convenția privind OMI, Comitetul pentru siguranță maritimă prevede mecanismele necesare pentru îndeplinirea oricăror sarcini care îi sunt 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 îi pot fi atribuite în temeiul oricărui alt instrument internațional și care sunt acceptate de către OMI.
- (4) În cadrul celei de a 107-a sesiuni, care va avea loc în perioada 31 mai-9 iunie 2023, Comitetul pentru siguranță maritimă urmează să adopte amendamente la capitolul II-2 din 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 HSC din 2000, la capitolul XIV din Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS) din 1974 și la Codul internațional pentru nave care operează în ape polare (Codul polar), la Convenția internațională privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart (STCW) din 1978, la Codul STCW și la Codul internațional al mijloacelor de salvare (LSA).

- (5) Este oportun să se stabilească poziția care urmează să fie adoptată, în numele Uniunii, în cadrul celei de a 107-a sesiuni a Comitetului pentru siguranță maritimă, întrucât amendamentele avute în vedere la capitolul II-2 din Convenția SOLAS și la Codurile HSC din 1994 și 2000, la capitolul XIV din Convenția SOLAS și la Codul polar, la Convenția și Codul STCW și la Codul LSA au vocația de a influența în mod decisiv conținutul dreptului Uniunii, și anume Regulamentul (UE) 2019/1021 privind poluanții organici persistenți¹, Regulamentul (UE) nr. 1257/2013 privind reciclarea navelor², Directiva 97/70/CE de instituire a unui regim armonizat de siguranță pentru navele de pescuit cu lungimea de 24 de metri sau mai mare³, Directiva 2013/53/UE privind ambarcațiunile de agrement și motovehiculele nautice⁴, Directiva 2014/90/UE privind echipamentele maritime⁵, Directiva 2002/59/CE de instituire a unui sistem comunitar de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime⁶, Directiva (UE) 2022/993 privind nivelul minim de formare a navigatorilor⁷, Directiva 2009/45/CE privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri⁸.
- (6) Amendamentele avute în vedere la capitolul II-2 din Convenția SOLAS și la Codurile HSC din 1994 și 2000 vor interzice utilizarea spumelor de stingere a incendiilor care conțin PFOS în operațiunile marine de stingere a incendiilor. Poziția Uniunii ar trebui să fie de a sprijini aceste amendamente, PFOS fiind o substanță nocivă atât pentru sănătatea umană, cât și pentru mediul marin.
- (7) Amendamentele la capitolul XIV din Convenția SOLAS și la Codul polar vor facilita aplicarea obligatorie a anumitor dispoziții în cazul navelor de pescuit și vor introduce obligativitatea anumitor metodologii pentru determinarea capacităților operaționale ale unei nave în condiții de gheață, ca element esențial al planificării curselor. Poziția Uniunii ar trebui să fie de a sprijini aceste amendamente, deoarece acestea vor consolida standardele de siguranță pentru navele care nu intră sub incidența Convenției SOLAS și care operează în apele polare.
- (8) Amendamentele la Convenția și Codul STCW vor aborda utilizarea certificatelor electronice în conformitate cu Convenția și Codul STCW. Poziția Uniunii ar trebui să fie aceea de a sprijini aceste amendamente, întrucât digitalizarea certificatelor STCW ar facilita activitatea și ar reduce sarcina administrativă pentru administrațiile de pavilion, inspectorii care efectuează controlul statului portului și navigatori. Aceasta ar putea permite, de asemenea, o identificare mai rapidă a certificatelor frauduloase.
- (9) Amendamentele la Codul LSA vor include noi cerințe privind ventilația ambarcațiunilor de salvare, altele decât bărcile de salvare complet închise. Poziția Uniunii ar trebui să fie de a sprijini aceste amendamente, deoarece acestea consolidează cerințele de siguranță în ceea ce privește standardele de ventilație în cazul bărcilor de salvare complet închise,

¹ JO L 169, 25.6.2019, p. 45.

² JO L 330, 10.12.2013, p. 1.

³ JO L 34, 9.2.1998, p. 1.

⁴ JO L 354, 28.12.2013, p. 90.

⁵ JO L 257, 28.8.2014, p. 146.

⁶ JO L 208, 5.8.2002, p. 10.

⁷ JO L 169, 27.6.2022, p. 45.

⁸ JO L 163, 25.6.2009, p. 1.

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii cu ocazia celei de a 107-a sesiuni a Comitetului pentru siguranță maritimă al Organizației Maritime Internaționale („OMI”) este de a aproba amendamentele la capitolul II-2 din 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 HSC din 2000, la capitolul XIV din Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS) din 1974 și la Codul internațional pentru nave care operează în ape polare (Codul polar), la Convenția internațională privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart (STCW) din 1978, la Codul STCW și la Codul internațional al mijloacelor de salvare (LSA), astfel cum se prevede în circulara OMI Nr. 4658/Rev.1.

Articolul 2

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

Articolul 3

Prezenta decizie se adresează Comisiei și statelor membre.

Adoptată la Bruxelles,

*Pentru Consiliu
Președintele*