

Брюксел, 20 февруари 2024 г.
(OR. en)

6829/24

Междуетноститутуционално досие:
2024/0040(NLE)

MAR 34
OMI 24
ENV 199
CLIMA 80

ПРЕДЛОЖЕНИЕ

От:	Генералния секретар на Европейската комисия, подписано от г-жа Martine DEPREZ, директор
Дата на получаване:	20 февруари 2024 г.
До:	Г-жа Thérèse BLANCHET, генерален секретар на Съвета на Европейския съюз
№ док. Ком.:	COM(2024) 74 final
Относно:	Предложение за РЕШЕНИЕ НА СЪВЕТА относно позицията, която трябва да се заеме от името на Европейския съюз в рамките на Международната морска организация по време на 81-вата сесия на Комитета по опазване на морската среда и на 108-ата сесия на Комитета по морска безопасност, във връзка с приемането на изменения на Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби (MARPOL), Конвенцията за баластните води, Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море (SOLAS), Международния кодекс за безопасност на корабите, използващи като гориво газове или други горива с ниска пламна температура (Кодекс IGF), Международния кодекс за разширени проверки при прегледи за освидетелстване на корабите за насипни товари и нефтени танкери от 2011 г. (Кодекса ESP от 2011 г.), Международния кодекс за спасителните средства (Кодекса LSA), Международния кодекс за системите за противопожарна безопасност (Кодекса FSS) и Кодекса за подготовка и освидетелстване на моряците и носенето на вахта (Кодекса STCW).

Приложено се изпраща на делегациите документ COM(2024) 74 final.

Приложение: COM(2024) 74 final



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 20.2.2024 г.
COM(2024) 74 final

2024/0040 (NLE)

Предложение за

РЕШЕНИЕ НА СЪВЕТА

относно позицията, която трябва да се приеме от името на Европейския съюз в рамките на Международната морска организация по време на 81-вата сесия на Комитета по опазване на морската среда и на 108-ата сесия на Комитета по морска безопасност, във връзка с приемането на изменения на Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби (MARPOL), Конвенцията за баластните води, Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море (SOLAS), Международния кодекс за безопасност на корабите, използващи като гориво газове или други горива с ниска пламна температура (Кодекс IGF), Международния кодекс за разширени проверки при прегледи за освидетелстване на корабите за насипни товари и нефтени танкери от 2011 г. (Кодекса ESP от 2011 г.), Международния кодекс за спасителните средства (Кодекса LSA), Международния кодекс за системите за противопожарна безопасност (Кодекса FSS) и Кодекса за подготовка и освидетелстване на моряците и носенето на вахта (Кодекса STCW).

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. ПРЕДМЕТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

Настоящото предложение се отнася до решение за установяване на позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза на 81-вата сесия на Комитета по опазване на морската среда (MEPC 81) към Международната морска организация, насрочена за 18—22 март 2024 г., и на 108-ата сесия на Комитета по морска безопасност (MSC 108) към Международната морска организация, насрочена за 15—24 май 2024 г.

По време на 81-вата сесия на MEPC се предвижда да бъдат приети изменения на:

- (1) член V от протокол I към Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби (MARPOL);
- (2) приложение VI към MARPOL, както и
- (3) Конвенцията за баластните води.

По време на 108-ата сесия на MSC се предвижда да бъдат приети изменения на:

- (4) глави II-1, II-2 и V от Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море (SOLAS) от 1974 г.;
- (5) Международния кодекс за безопасност на корабите, използващи като гориво газове или други горива с ниска пламна температура (Кодекс IGF);
- (6) Международния кодекс за разширени проверки при прегледи за освидетелстване на кораби за насипни товари и нефтени танкери от 2011 г. (Кодекс ESP от 2011 г.);
- (7) Международния кодекс за спасителните средства (Кодекс LSA);
- (8) Международния кодекс за системите за противопожарна безопасност (Кодекс FSS); както и
- (9) раздел A-VI/1 от Кодекса за подготовка и освидетелстване на моряците и носенето на вахта (Кодекс STCW).

2. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

2.1. Конвенция за Международната морска организация

Международната морска организация (ИМО) е създадена с Конвенцията за Международната морска организация. Целта на ИМО е да предостави форум за сътрудничество в областта на регулирането и практиките, свързани с технически въпроси от всякакъв вид, които засягат международното търговско корабоплаване. Освен това тя има за цел да насърчава приемането на възможно най-високите стандарти по отношение на морската безопасност, ефективността на корабоплаването, предотвратяването на замърсяването на морето от кораби и контрола върху него, като се застъпва за равнопоставени условия на конкуренция. ИМО се занимава също така с някои административни и правни въпроси.

Конвенцията е в сила от 17 март 1958 г.

Всички държави — членки на ЕС, са страни по нея. Съюзът не е страна по Конвенцията.

Всички държави членки са страни по Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби от 1973 г. („MARPOL“), която е в сила от

2 октомври 1983 г., и приложение VI, което е в сила от 18 май 2005 г. Съюзът не е страна по MARPOL.

Всички държави членки са страни по Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море от 1974 г. („SOLAS“), която е в сила от 25 май 1980 г. Съюзът не е страна по SOLAS.

2.2. Международната морска организация

Международната морска организация (ИМО) е специализирана агенция на ООН, която отговаря за безопасността и сигурността на корабоплаването и за предотвратяване на замърсяването на морето от кораби. Тя е органът, който в световен мащаб определя стандартите за безопасността, сигурността и екологичните показатели на международното корабоплаване. Основната ѝ роля е да задава регулаторна рамка за сектора на корабоплаването, която е справедлива и ефективна, и чието приемане и прилагане е всеобщо.

Членството в организацията е отворено за всички държави, като всички държави — членки на ЕС, са членки на ИМО. Отношенията на ЕС с ИМО са основани по-специално на Споразумението за сътрудничество и съдействие между Междуправителствената морска консултативна организация (IMCO) и Комисията на Европейските общности, подписано през 1974 г.

Комитетът по морска безопасност (MSC) към ИМО се състои от всички членове на ИМО и заседава поне веднъж годишно. В Комитета се разглеждат всички въпроси, които попадат в сферата на дейност на ИМО и се отнасят до помощни средства за навигация, строителство и оборудване на плавателните съдове, окомплектоването с екипаж от гледна точка на изискванията за безопасност, правила за предотвратяване на сблъсък, боравене с опасни товари, процедури и изисквания за морска безопасност, хидрографска информация, корабни дневници и навигационни записи, разследване на морски произшествия, спасителни операции, както и всякакви други въпроси, пряко засягащи морската безопасност.

Комитетът по опазване на морската среда (MEPC) към ИМО също се състои от всички членове на ИМО и заседава поне веднъж годишно. Той се занимава със свързани с околната среда въпроси от компетентността на организацията по отношение на контрола и превенцията на замърсяването от кораби, попадащо в обхвата на MARPOL, включително замърсяване с нефт, химикали в насипно състояние, отпадъчни води, отпадъци и емисии от корабите във въздуха, както и със замърсители на въздуха и емисии на парникови газове. Наред с това комитетът се занимава и с управлението на баластните води, противообрастващите системи, рециклирането на кораби, готовността и реагирането при замърсяване, както и с набелязването на специални зони и особено чувствителни морски зони.

Както Комитетът по морска безопасност към ИМО, така и Комитетът по опазване на морската среда към ИМО осигуряват механизми за изпълнение на всички задължения, възложени им от Конвенцията за ИМО, Асамблеята на ИМО или Съвета на ИМО, както и всяко друго задължение в посочения по-горе обхват, което може да им бъде възложено по силата на друг международен инструмент, приет от ИМО. Решенията на Комитета по морска безопасност и Комитета по опазване на морската среда, както и на спомагателните им органи, се вземат с мнозинство от членовете.

2.3. Предвидени актове на Комитета по опазване на морската среда към ИМО

На своята 81-а сесия от 18 до 22 март 2024 г. сесия Комитетът по опазване на морската среда трябва да приеме изменения на: член V от протокол I към MARPOL, приложение VI към MARPOL и Конвенцията за баластните води.

Целта на предвидените изменения на член V от Протокол I към MARPOL е да се преразгледат процедурите за докладване при загуба на контейнери, за да се избегне двойното докладване.

Целта на предвидените изменения на приложение VI към MARPOL относно горивата с ниска пламна температура и други въпроси, свързани с нефтените горива, е да се постигне решение по отношение на изискването за изпитване и да се включи информация за пламната температура в разписката за доставено гориво (BDN) за горива с ниска пламна температура, което беше несъвместимо с последните изменения на глава II-2 от SOLAS, приети на 106-ата сесия на MSC. Що се отнася до измененията на достъпността на данните в базата данни на ИМО за потреблението на гориво от корабите (DCS на ИМО), както и относно включването на данни за транспортната дейност и повишеното ниво на детайлност в DCS на ИМО, целта е да се оптимизира използването на DCS в полза на разработването на политики за декарбонизация на корабоплаването.

Целта на предвидените изменения на Конвенцията за баластните води е да се насърчи използването на електронни регистри съгласно тази конвенция.

2.4. Предвидени актове на Комитета по морска безопасност към ИМО

На своята 108-а сесия от 15 до 24 май 2024 г. Комитетът по морска безопасност трябва да приеме изменения на: глави II-1, II-2 и V от SOLAS, Кодекса IGF, Кодекса ESP от 2011 г., Кодекса LSA, Кодекса FSS и раздел A-VI/1 от Кодекса STCW.

Целта на предвидените изменения на глави II-1, II-2 и V от SOLAS от 1974 г. е съответно да се осигури безопасно буксиране на корабите, да се повиши противопожарната безопасност на пътническите кораби, включително на ро-ро пътническите кораби, както и да се опрости обработката на докладите за изгубени контейнери.

Целта на предвидените изменения на Кодекса IGF е да се повиши безопасността на корабите, включително на пътническите кораби, използващи природен газ като гориво.

Целта на предвидените изменения на Кодекса ESP от 2011 г. е да се изяснят процедурите за одобрение и сертифициране на дружество, което извършва измерване на дебелината на корпуса.

Целта на предвидените изменения на Кодекса LSA е да се насърчи морската безопасност чрез преразглеждане на скоростта на спускане на спасителните съдове и дежурните лодки за пътнически кораби, чрез гарантиране на подходяща ефективност във водата на спасителните жилетки за безопасността на морските лица и чрез повишаване на стандартите за безопасност на единичните спускателни механизми с куки, които се освобождават под товар.

Целта на предвидените изменения на Кодекса FSS е да се повиши пожарната безопасност на пътническите кораби, и по-специално на ро-ро пътническите кораби.

Целта на предвидените изменения на раздел A-VI/1 от Кодекса STCW е да се гарантира безопасно работно място за морските лица.

3. Позиция, която трябва да се заеме от името на Съюза на 81-вата сесия на Комитета по опазване на морската среда

3.1. Изменения на член V от Протокол I към Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби (MARPOL)

На 103-ата си сесия Комитетът по морска безопасност се съгласи да включи в двугодишния си дневен ред елемент относно „Разработване на мерки за откриването и задължителното докладване на изгубени в морето контейнери, които могат да подобрят позиционирането, проследяването и възстановяването на такива контейнери“, като за разглеждането на точката бяха необходими две сесии, на които Подкомитетът по превоз на товари и контейнери (ССС) беше определен като координиращ орган.

На 8-ата сесия на СССР беше постигнато съгласие за създаването на работна група за разработване на мерки за установяването и задължителното докладване на изгубени в морето контейнери и ѝ беше възложено, след като бяха взети предвид направените коментари и решенията от пленарното заседание, да изготви, наред с другото, проектоизменения на член V от протокол I към MARPOL въз основа на предложение на ЕС (ССС 8/11/1).

След като разгледа доклада на работната група, на 8-ата сесия на СССР беше постигнато съгласие по проектоизмененията на член V от протокол I към MARPOL с оглед на едновременното приемане от МЕРС.

Позицията на Съюза беше активно да подкрепи тези изменения, тъй като те бяха включени в предложение на ЕС (СС 8/11/1 (Австралия и др.)).

На 80-ата си сесия МЕРС одобри проектоизмененията на член V от Протокол I към MARPOL, след като отбеляза, че на 107-ата си сесия MSC е одобрил съответните проектоизменения на глава V от SOLAS с оглед приемането им на 81-вата сесия на МЕРС.

Позицията на Съюза беше активно да подкрепи проектоизмененията, при условие че съответните проектоизменения на глава V от SOLAS бъдат одобрени на 107-ата сесия на MSC.

Поради това Съюзът следва да подкрепи тези изменения, тъй като е важно да се създаде единна система за докладване за загубата на контейнери, да се избегнат дублиращи се изисквания за подаване на информация и да се избегне объркване, което води до риск да не се докладва за изгубени в морето контейнери.

3.2. Изменения на приложение VI към MARPOL

По отношение на измененията на приложение VI към MARPOL, свързани с горивата с ниска пламна температура и други въпроси, свързани с нефтените горива:

На 79-ата си сесия МЕРС, след като прие с Резолюция МЕРС.362 (79) измененията на приложение VI към MARPOL за добавяне на пламната температура към информацията, която трябва да бъде включена в разписката за доставено гориво (BDN), прикани заинтересованите държави членки и международни организации да представят предложения на 80-ата сесия на МЕРС, като се обърне специално внимание на въвеждането на изключение за горива с ниска пламна температура в правило 18.4 от приложение VI към MARPOL с цел разрешаване на въпроса в рамките на съществуващия елемент 3.7 (МЕРС 79/15, точка 3.37).

След като взе предвид доклада на работната група по замърсяването на въздуха и енергийната ефективност, на 80-ата сесия на МЕРС бяха одобрени проектоизмененията

на правила 2, 14, 18 и допълнение I към приложение VI към MARPOL с оглед приемането им на 81-вата сесия на МЕРС.

Позицията на Съюза беше обсъждането на измененията да се отнесе до работната група по замърсяването на въздуха, за да могат да бъдат разгледани подробно.

Позицията на Съюза следва да бъде да се подкрепят тези изменения, за да се постигне решение за изискването за изпитване и да се включи информация в BDN за горивата с ниска пламна температура, което беше несъвместимо с последните изменения на глава II-2 от SOLAS, приети на 106-ата сесия на MSC.

По отношение на измененията на приложение VI към MARPOL относно достъпността на данните в базата данни на ИМО за потреблението на гориво от кораби (DCS на ИМО) и относно включването на данни за транспортната дейност и повишеното ниво на детайлност в DCS на ИМО:

На своята седемдесет и осма сесия МЕРС одобри специално работно направление във връзка с преразглеждането на системата на ИМО за събиране на данни за потреблението на гориво от кораби (DCS), като прикани заинтересованите държави членки и международни организации да представят конкретни предложения на бъдеща сесия на Междусесийната работна група по парниковите газове (ISWG-GHG) (документ МЕРС 78/17, точка 7.120).

След това на своята 13-а сесия Междусесийната работна група по парниковите газове (ISWG-GHG) обсъди предложение, представено в документ ISWG-GHG 13/7 (Австрия и др.), за изменение на базата данни на ИМО за потреблението на гориво от кораби, като разгледа възможните бъдещи промени в модула за докладване GISIS на ИМО, както и допълнителните параметри за докладване и повишена прозрачност.

На 79-ата сесия на МЕРС беше отбелязана широка подкрепа за предложението за включване на данни за транспортната дейност, възможността за използване на иновативни технологии и нивото на детайлност на докладваните данни, и съответно на 14-ата сесия на ISWG-GHG беше възложено да разгледа по-задълбочено проектоизмененията на допълнение IX към приложение VI към MARPOL, като за основа се използва приложение 1 към документ ISWG-GHG 13/7, а съвносителите на документ ISWG-GHG 13/7 бяха приканени да се консултират с делегациите, които са изразили опасения да работят по евентуално преразгледано предложение.

На 14-ата сесия на ISWG-GHG бяха взети под внимание няколко становища и МЕРС беше приканен да отбележи на 80-ата си сесия:

1. че е налице широка подкрепа в рамките на групата за включването на данни за транспортната дейност и за повишеното ниво на детайлност на докладваните данни в системата на ИМО за събиране на данни за потреблението на гориво от кораби,
2. че са изразени опасения по различни въпроси, като например недостатъчната подготвеност и момента на предложените изменения, тенденцията за прекомерно усложняване на механизма на показателя за въглероден интензитет (CII), достъпността на данните и прозрачността, както и че групата не е в състояние да стигне до заключение по тези въпроси; както и
3. да предаде предложенията, изложени в документи ISWG-GHG 14/4, ISWG-GHG 14/4/1, ISWG-GHG 14/4/2, както и съпоставката на предложените изменения, изложени в приложение 3 към документ МЕРС 80/WP.6, на работната група по замърсяването на въздуха и енергийната ефективност,

която се очаква да бъде създадена по време на 80-ата сесия на МЕРС, за по-нататъшно разглеждане с оглед на финализирането им, като се вземат предвид коментарите, направени на тази сесия.

Групата отбеляза, че този въпрос няма да бъде преразгледан по време на 15-ата сесия на ISWG-GHG и че всеки допълнителен документ по него следва да бъде представен на 80-ата сесия на МЕРС.

По време на 80-ата сесия на МЕРС беше създадена работна група „Замърсяване на въздуха и енергийна ефективност“, която да обсъди няколко теми, включително предложените изменения на приложение VI към MARPOL относно преразглеждането на системата на ИМО за събиране на данни за потреблението на гориво от кораби, като за основа се използва приложение 3 към документ МЕРС 80/WP.6, с оглед финализирането на проектоизмененията на приложение VI към MARPOL на тази сесия.

На 80-ата сесия на МЕРС беше одобрено проектоизменението на приложение VI към MARPOL с оглед на приемането му на 81-вата сесия на МЕРС.

Позицията на Съюза следва да бъде да се подкрепят тези изменения, тъй като чрез тях се оптимизира използването на DCS в полза на разработването на политики за декарбонизация на корабоплаването и се постига компромис между по-широкия достъп до данните от DCS на ИМО и контрола върху тях от страна на секретариата на ИМО. От една страна, консултантските дружества за анализи и научноизследователските организации получават достъп до данните на DCS след одобрение от секретариата на ИМО, а от друга страна, те предоставят възможност на всяко дружество да разкрие доброволно пред широката общественост данните на своите кораби от DCS.

3.3. Изменения на Конвенцията за баластните води

По време на 80-ата сесия на МЕРС беше създадена групата за преглед в областта на баластните води. Тя получи указания, наред с другото, да разгледа предложените насоки за използването на електронни регистри съгласно Конвенцията за баластните води, съдържащи се в приложението към документ МЕРС 79/4/10, и съответно да консултира комитета и в зависимост от резултата от разглеждането на предложените насоки за използването на електронни регистри съгласно Конвенцията за баластните води, да разгледа предложените последващи изменения на тази конвенция, съдържащи се в документ МЕРС 79/4/9, и съответно да консултира комитета.

Работната група финализира проекта на насоки за използването на електронни регистри съгласно Конвенцията за баластните води и прикани 80-ата сесия на МЕРС да приеме проекта на резолюция на МЕРС относно насоките за използването на електронни регистри съгласно Конвенцията за баластните води. Във връзка с финализирането на проекта на насоките групата разгледа и някои въпроси, засягащи предложените последващи изменения на правила А-1 и В-2 от конвенцията, свързани със съществуващите електронни регистри, които могат да не са съгласувани с насоките и с проверката на записите, които капитанът прави.

След това на 80-ата сесия на МЕРС бяха разгледани и одобрени проектоизменения на правила А-1 и В-2 от Конвенцията за баластните води относно използването на електронни регистри съгласно конвенцията с оглед приемането им на 81-вата сесия на МЕРС.

Позицията на Съюза следва да бъде да се подкрепят тези изменения, тъй като представляват една стъпка по-близо до цифровизацията чрез воденето на електронни регистри съгласно Конвенцията за баластните води.

- 4. ПОЗИЦИЯ, КОЯТО ТРЯБВА ДА СЕ ЗАЕМЕ ОТ ИМЕТО НА СЪЮЗА НА 108-АТА СЕСИЯ НА КОМИТЕТА ПО МОРСКА БЕЗОПАСНОСТ**
- 4.1. Изменения на глави II-1, II-2 и V от Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море (SOLAS) от 1974 г.**

По отношение на измененията на глава II-1 от SOLAS, 1974 г.:

на 103-ата сесия на MSC беше постигнато съгласие да се възложи на Подкомитета за проектиране и конструиране на кораби (SDC) нов елемент относно „Разработване на изменения на правило II-1/3-4 от SOLAS за прилагане на изискванията за оборудване за теглене при извънредни ситуации за танкери за другите видове кораби“, с целева година на завършване 2023 г.

На 8-ата сесия на SDC Съюзът, заедно с Австралия, Канада, Мароко, Нова Зеландия и Вануату, представи документ SDC 8/12/1 в подкрепа на тази точка от дневния ред, в който се предлага разширяване на обхвата на правило II-1/3-4, точка 1 от SOLAS (понастоящем приложимо само за танкери с дедуейт не по-малък от 20 000 тона), така че да включва всички нови кораби, различни от танкери с брутен тонаж от 20 000 и повече тона. Китай, от друга страна, (SDC 8/12) предложи изменение на правило II-1/3-4 от SOLAS, приложимо за кораби, различни от танкери, с брутен тонаж над 150 000 тона.

Председателят посочи, че двете предложения по тази точка от дневния ред са твърде отдалечени едно от друго. Поради това, с оглед на липсата на време, най-добрият начин за постигане на напредък би бил обсъждането да се отложи за 9-ата сесия на SDC.

На 9-ата сесия на SDC беше създадена експертната група по прилагане на изискванията за -оборудване за теглене при извънредни ситуации за танкери за другите видове кораби и беше инструктирана, след като бяха взети предвид коментарите и решенията, направени на пленарно заседание, да финализира проектоизмененията на правило II-1/3-4 от SOLAS въз основа на документ SDC 8/12/1. След обсъждане и като се има предвид, че много голямо мнозинство изрази подкрепа за предложението в документ SDC 8/12/1, подкомитетът постигна съгласие за прагова стойност от 20 000 бруто тонаж и нагоре за нови кораби, за които са необходими мерки за теглене при извънредни ситуации. Подкомитетът прикани 107-ата сесия на MSC да одобри проектоизмененията на правило II-1/3-4 от SOLAS с оглед на последващото му приемане (SDC 9/16, приложение 9).

Позицията на Съюза беше да се подкрепят измененията, предложени от Съюза в правило II-1/3-4 от SOLAS за разширяване на обхвата на правило II-1/3-4, точка 1 (понастоящем приложимо само за танкери с дедуейт не по-малък от 20 000 тона), така че да включва всички нови кораби, различни от танкери с брутен тонаж от 20 000 и повече тона.

На 107-ата сесия на MSC бяха одобрени проектоизмененията на правило II-1/3-4 от SOLAS във връзка с новите изисквания за всички нови кораби, различни от танкери, с тонаж, равен на или по-голям от 20 000 БТ, да бъдат снабдени с оборудване за теглене при извънредни ситуации, с оглед приемането им на 108-ата сесия на MSC.

Позицията на Съюза следва да бъде да се подкрепят тези изменения, за да се повиши значително безопасността и да се гарантира, че всички нови кораби, различни от танкери, по-специално пътнически кораби, с брутен тонаж, равен на или по-голям от 20 000 тона, могат да бъдат буксирани по безопасен начин в случай на авария.

По отношение на измененията на глава II-2 от SOLAS от 1974 г. относно пожарната безопасност, по-специално на пътническите кораби, и по-конкретно:

Предотвратяване на пожар и експлозия — правило 4:

беше одобрено на 105-ата сесия на MSC, а на 106-ата сесия на MSC бяха приети проектоизменения на глава II-2 от SOLAS по отношение на доставчиците на нефтени горива, които не са изпълнили изискванията за пламна температура, действията срещу доставчиците на нефтени горива, за които е установено, че доставят нефтени горива, които не отговарят на минималните изисквания за пламна температура, и документацията за пламната температура на реалната партида горива при бункероване.

На 105-ата сесия на MSC също така беше одобрен актуализираният план за действие и създаването на работната група чрез кореспонденция за разработване на допълнителни мерки за подобряване на безопасността на корабите във връзка с използването на нефтени горива, която да докладва на 107-ата сесия на MSC, да продължи разработването на проект на насоки за корабите за справяне със ситуации, при които те разполагат с индикативни резултати от изпитвания, според които доставеното нефтено гориво е възможно да не отговаря на изискванията за пламна температура.

Групата чрез кореспонденция постигна съгласие да продължи разработването на общо изискване на SOLAS, съгласно което нефтеното гориво не следва да застрашава безопасността на кораба, подобно на правило 18.3.1.1.3 от приложение VI към MARPOL, въз основа на приложение 3 към MSC 107/6. Групата обсъди и изразените на пленарно заседание опасения относно позоваването на „вредни за персонала“. След като отбеляза, че терминът „вредни за персонала“ е използван в приложение VI към MARPOL, групата се съгласи да използва същия термин в проектоизмененията на SOLAS. Накрая, групата постигна съгласие по проекта на ново правило II-2/4.2.1.9 от SOLAS, както е включен в приложение 3 към MSC 107/WP.10, за одобрение от комитета и последващо приемане.

На 107-ата сесия на MSC бяха одобрени проектоизменения на правило II-2/4 от SOLAS по отношение на параметрите на нефтените горива, различни от пламната температура, с оглед приемането им на 108-ата сесия на MSC.

Позицията на Съюза на 107-ата сесия на MSC беше да продължи обсъждането на работата в работна група, тъй като създадената чрез кореспонденция група не финализира тази работа.

Позицията на Съюза следва да бъде да се подкрепят тези изменения, тъй като те ще повишат безопасността при използването на нефтени горива, по-специално при пътническите кораби.

Предотвратяване на пожар и специални изисквания — правила 7, 9, 20 и 23:

На 97-ата сесия на MSC беше изразено съгласие с предложението от ЕС нов елемент относно пожарите на ро-ро палубите на пътнически кораби въз основа на проучване на произшествията, настъпили на ро-ро пътнически кораби, като бяха определени 14 области на възможни интервенции за подобряване и изменение на инструментите.

6-ата сесия на Подкомитета по корабни системи и оборудване (SSE) успя да финализира проекта на междинни насоки, включващ няколко предложения, които бяха пряк резултат от двете проучвания на FIRESAFE. Освен това на 6-ата сесия на SSE беше постигнат добър напредък в разработването на проектоизменения на преразгледаните насоки за поддръжка и инспекция на системите и уредите за противопожарна защита (MSC.1/Circ.1432).

На 8-ата сесия на SSE бяха доработени проектоизмененията на глава II-2 от SOLAS и Кодекса FSS за нови и съществуващи ро-ро пътнически кораби и беше създадена отново групата чрез кореспонденция по противопожарна защита, за да продължи с работата между сесиите, като ѝ беше възложено заданието, включено в точка 6.26 от документ SSE 8/20, и да представи доклад на тази сесия.

На 9-ата сесия на SSE беше постигнато съгласие по проектоизмененията на глава II-2 от SOLAS относно противопожарната безопасност на ро-ро пътническите кораби, както са включени в приложение 5 към SSE 9/20, с оглед на одобрението им на 107-ата сесия на MSC и последващото им приемане на 108-ата сесия на MSC.

На 9-ата сесия на SSE беше отбелязано също така, че групата е разгледала възможността за откриване на пожар в контролните пунктове и отдалечените сервизни помещения на товарните кораби и е постигнала съгласие, че терминът „централен пункт за управление с постоянно присъстващ екипаж“, предложен в доклада на групата чрез кореспонденция (SSE 9/6), следва да бъде заменен с термина „всички пунктове за управление и помещения за контрол на товарите“. Впоследствие подкомитетът постигна съгласие по проектоизмененията на правило II-2/7.5.5 от SOLAS, включени в приложение 5 към SSE 9/20, с оглед на одобрението им на 107-ата сесия на MSC и последващото им приемане на 108-ата сесия на MSC.

Позицията на Съюза на 9-ата сесия на SSE беше да се подкрепи като цяло докладът на групата чрез кореспонденция относно противопожарната защита (SSE 9/6) и да предложи този документ, както и документ SSE 9/6/1 (Япония) да бъдат препратени на работната група по противопожарна защита за допълнително задълбочено обсъждане с оглед на финализирането на измененията на глава II-2 от SOLAS и Кодекса FSS на тази сесия.

На 107-ата сесия на MSC бяха одобрени проектоизменения на глава II-2 от SOLAS относно противопожарната безопасност на ро-ро пътническите кораби, както са определени в точка 14.16.2 от доклада от MSC 107 (MSC 107/20) и приложение 33 към MSC 107/20/Add. 1, с оглед приемането им на 108-ата сесия на MSC.

Позицията на Съюза в рамките на 107-ата сесия на MSC беше да се подкрепят проектоизмененията на глава II-2 от SOLAS, но като се вземат предвид измененията, предложени от Япония (MSC 107/14/4).

Позицията на Съюза следва да бъде да се подкрепят тези изменения, тъй като те ще осигурят значителни ползи за безопасността на море чрез повишаване на стандартите за противопожарна безопасност на пътническите кораби и по-специално на ро-ро пътническите кораби.

По отношение на измененията на глава V от SOLAS от 1974 г. относно безопасността на корабоплаването — правила 31 и 32:

На 103-ата си сесия Комитетът по морска безопасност се съгласи да включи в двугодишния си дневен ред елемент относно „Разработване на мерки за установяването и задължителното докладване на изгубени в морето контейнери, които могат да подобрят локализирането, проследяването и спасяването на такива контейнери“ и две сесии, необходими за разглеждането на въпроса, като за координиращ орган беше определен Подкомитетът за превоз на товари и контейнери (CCC).

На 8-ата сесия на CCC беше постигнато съгласие за създаване на работна група за разработване на мерки за установяването и задължителното докладване на изгубени в морето контейнери, и ѝ беше възложено, след като бяха взети предвид направените коментари и решенията от пленарното заседание, да изготви, наред с другото,

проектоизменения на глава V от SOLAS въз основа на предложение на ЕС (CCC 8/11/1).

На 8-ата сесия на CCC бяха финализирани и съгласувани проектоизмененията на глава V от SOLAS, изложени в приложение 7 към CCC 8/18, за да бъдат представени на 107-ата сесия на MSC за одобрение и последващо приемане. Подкомитетът също така одобри становището на работната група, че проектоизмененията следва да влязат в сила на 1 януари 2026 г., при условие че бъдат приети преди 1 юли 2024 г. в съответствие с ad hoc цикъла за средносрочните изменения, договорен на 104-ата сесия на MSC (CCC 8/WP.5, точка 18).

Позицията на Съюза на 8-ата сесия на CCC беше активно да се подкрепи предложението в CCC 8/11/1 (Австралия и др.) и да се предложи то, заедно с документи CCC 8/INF.7 (Нидерландия) и CCC 8/INF.9 (Франция), да бъде отнесено за техническо обсъждане в работната група за разработване на мерки за установяването и задължителното докладване на изгубени в морето контейнери.

На 107-ата сесия на MSC бяха одобрени проектоизмененията на глава V от SOLAS по отношение на докладването за загуба на контейнери с оглед приемането им на MSC 108.

Съюзът следва да подкрепи тези изменения, тъй като чрез тях ще бъде опростено обработването на докладите за загуба на контейнери с цел спазване на регулаторните задължения, ще се предвиди изискване за докладване от държавата на знамето до ИМО, ще се повиши безопасността на корабоплаването и ще се предотврати замърсяване.

4.2. Изменения на Международния кодекс за безопасност на корабите, използващи като гориво газове или други горива с ниска пламна температура (Кодекс IGF)

На 8-ата сесия на CCC беше постигнато съгласие за създаване на работна група по измененията на Кодекса IGF и преразглеждането на Международния кодекс за конструкция и оборудването на кораби, превозващи втечнени газове в наливно състояние (Кодекс IGC), и ѝ беше възложено, след като бяха взети предвид направените коментари и решенията от пленарното заседание, да финализира няколко проектоизменения на Кодекса IGF.

На 8-ата сесия на CCC беше постигнато съгласие по проектоизмененията на Кодекса IGF, изложени в приложение 3 към CCC 8/18, за да бъдат представени на 107-ата сесия на MSC за одобрение и последващо приемане. В този контекст подкомитетът одобри препоръката на работната група за издаване на циркулярно писмо на MSC относно ранното прилагане на проектоизмененията на точки 4.2.2 и 8.4.1—8.4.3 от Кодекса IGF, при условие че бъдат приети на 108-ата сесия на MSC (CCC 8/WP.4, точка 14).

Позицията на Съюза на 8-ата сесия на CCC беше да се подкрепи създаването на работна група, която да финализира измененията на Кодекса IGF, както са включени в доклада на групата чрез кореспонденция (CCC 8/3), и да бъдат разгледани документи CCC 8/3/1-3 (IACS) и CCC 8/3/4 (Република Корея), както и на работна група за разработването на разпоредби за безопасност за новите алтернативни горива, която да финализира, по-специално, проекта за временни насоки за корабите, използващи втечнен нефтен газ (LPG), и да доразвие проекта за временни насоки за корабите, използващи водород като гориво.

На 107-ата сесия на MSC бяха одобрени проектоизменения на Кодекса IGF с оглед приемането им на 108-ата сесия на MSC, заедно с циркулярно писмо на MSC относно ранното прилагане на проектоизмененията на точки 4.2.2 и 8.4.1—8.4.3 от Кодекса IGF.

Съюзът следва да подкрепи тези изменения, тъй като те ще повишат безопасността на корабите, включително на пътническите кораби, използващи природен газ като гориво.

4.3. Изменения на Международния кодекс за разширени проверки при прегледи за освидетелстване на корабите за насипни товари и нефтени танкери от 2011 г. (Кодекс ESP от 2011 г.)

На 106-ата сесия на MSC прие изменения на части А и Б от приложения А и Б към Кодекса ESP от 2011 г., изготвени на 8-ата сесия на SDC в съответствие с процедурата за извършване на редовни актуализации на кодекса, договорена на 92-ата сесия на MSC, която освобождава редовните актуализации на Кодекса ESP от 2011 г. от четиригодишния цикъл за влизане в сила на измененията на SOLAS (MSC 92/26, точка 13.31). Измененията следва да се считат за приети на 1 януари 2024 г. и да влязат в сила на 1 юли 2024 г.

На 9-ата сесия на SDC беше разгледан документ SDC 9/6 (Китай), в който се предлага да се изменят процедурите за одобрение и сертифициране на дружества, занимаващи се с измерване на дебелината на корпуса, така че администрациите да могат да упражняват правото си да одитират дружества, извършващи такива измервания. След разглеждането подкомитетът постигна съгласие по проект на резолюция относно измененията на Международния кодекс за разширени проверки при прегледи за освидетелстване на корабите за насипни товари и нефтени танкери от 2011 г. (Кодекс ESP от 2011 г.), както са посочени в приложение 3 към SDC 9/16, за да бъдат представени на 107-ата сесия на MSC за одобрение и последващо приемане.

Позицията на Съюза на 9-ата сесия на SDC беше да се подкрепи предложението.

На 107-ата сесия на MSC бяха одобрени проектоизменения на Кодекса ESP от 2011 г. с оглед приемането им на 108-ата сесия на MSC.

Позицията на Съюза на 107-ата сесия на MSC беше да се подкрепи предложението.

Ето защо Съюзът следва да подкрепи тези изменения, тъй като чрез тях ще бъдат пояснени процедурите за одобрение и сертифициране на дружествата, занимаващи се с измерване на дебелината на корпуса, в приложенията към измененията от 2019 г. на Кодекса ESP от 2011 г., като те се позовават на администрацията, а не на организация, призната от администрацията.

4.4. Изменения на Международния кодекс за спасителните средства (LSA)

По отношение на измененията на минималната и максималната скорост на спускане на спасителните съдове и дежурните лодки (точки 6.1.2.8 и 6.1.2.10 от Кодекса LSA):

на 99-ата сесия на MSC беше разгледан документ MSC 99/20/2 (Япония) и постигнато съгласие в двугодишния му дневен ред да бъдат включен елемент относно „Разработване на изменения на Кодекса LSA с цел преразглеждане на скоростта на спускане на спасителните съдове и дежурните лодки за товарни кораби“, като за разглеждането на точката бяха необходими две сесии, на които подкомитетът на SSE беше определен като координиращ орган (MSC 99/22, точки 20.14—20.18). Комитетът също така постигна съгласие, че измененията, които трябва да бъдат разработени, следва да се прилагат за всички товарни кораби, за които се прилага глава III от SOLAS, както и за всички устройства за спускане, използващи талии и лебедки; а инструментът, който трябва да бъде изменен, е Кодексът LSA, точка 6.1.2.8.

На 9-ата сесия на SSE, след като беше припомнено, че елементът е ограничен само до изменения, засягащи товарните кораби, беше отбелязано заключението на работната група по Кодекса LSA, че проектът на преразглежданите изисквания за минималната

скорост на спускане на спасителните съдове и дежурните лодки няма да окаже въздействие върху пътническите кораби, на които вече е наложено ограничение по отношение на височината на лодбалката съгласно правило III/24 от SOLAS. Поради това подкомитетът прикани на 107-ата сесия на MSC да бъде разширено прилагането на горепосочените проектоизменения на глава VI от Кодекса LSA за преразгледаните точки 6.1.2.8 и 6.1.2.10, за да обхване и пътническите кораби, така че да се прилага и максималната скорост на спускане, като беше отбелязано, че групата е изготвила проектоизмененията, така че да се прилагат както за товарните, така и за пътническите кораби.

Впоследствие подкомитетът постигна съгласие по проект за резолюция на MSC относно измененията на Кодекса LSA за минималната и максималната скорост на спускане на спасителните съдове и дежурните лодки, както и на формуляра за проверка/наблюдение и формата на записите, както са включени в приложение 4 към SSE 9/20, с оглед на одобряването им на 107-ата сесия на MSC и последващото им приемане на 108-ата сесия на MSC.

На 107-ата сесия на MSC беше постигнато съгласие да се изменят проектоизмененията на точка 6.1.2.10 от Кодекса LSA, както беше предложено в документ MSC 107/14/5, и бяха одобрени проектоизмененията на Кодекса LSA (точки 6.1.2.8 и 6.1.2.10) с оглед приемането им на 108-ата сесия на MSC.

Позицията на Съюза на 107-ата сесия на MSC беше да се подкрепи това решение, тъй като то ще повиши безопасността на пътническите кораби.

Позицията на Съюза следва да бъде да се подкрепят измененията, тъй като те насърчават морската безопасност чрез преразглеждане на скоростта на спускане на спасителните съдове и дежурните лодки на пътническите кораби.

По отношение на измененията, засягащи ефективността на спасителните жилетки във водата (точка 2.2.1.6.2 от Кодекса LSA):

на 101-вата сесия на MSC в двугодишния дневен ред на комитета беше включен елемент относно „Разработване на изменения на Кодекса LSA и резолюция MSC.81 (70) относно ефективността на спасителните жилетки съгласно SOLAS“, чиято цел е да се подобри ефективността на спасителните жилетки във водата, за да се намалят рисковете, свързани с оставането на морските лица под вода, като за разглеждането на точката бяха необходими две сесии, на които подкомитетът беше определен като координиращ орган.

На 9-ата сесия на SSE беше постигнато съгласие относно проектоизмененията на глава II от Кодекса LSA, изложени в приложение 4 към SSE 9/20, с оглед на одобряването им на 107-ата сесия на MSC и последващото им приемане на 108-ата сесия на MSC.

Позицията на Съюза на 9-ата сесия на SSE беше да се подкрепи препращането на съответните раздели на SSE 9/3 (приложения 2 и 3 към доклада на създадената чрез кореспонденция група относно Кодекса LSA), както и документите, представени по тази точка от дневния ред, към работната група относно Кодекса LSA за подробен анализ с оглед на финализирането им на тази сесия.

На 107-ата сесия на MSC бяха одобрени проектоизмененията на глава II от Кодекса LSA относно ефективността на спасителните жилетки във водата с оглед приемането им на 108-ата сесия на MSC.

Позицията на Съюза беше да се подкрепи препращането на съответните раздели на SSE 9/3 (приложения 2 и 3 към доклада на групата за кореспонденция на ВНО), както и документите, представени по тази точка от дневния ред, към работната група относно Кодекса LSA за подробен анализ с оглед на финализирането им на тази сесия.

Позицията на Съюза следва да бъде да се подкрепят измененията, тъй като с тях се насърчава морската безопасност чрез осигуряване на подходяща ефективност на спасителните жилетки във водата за безопасността на морските лица.

По отношение на измененията за системите с единични спускателни механизми с куки в оборудването за спасителните лодки (точки 4.4.7.6.8 и 4.4.7.6.17 от Кодекса LSA)

на 99-ата сесия на MSC беше разгледан документ MSC 99/20/2 (Япония) и постигнато съгласие в двугодишния му дневен ред да бъде включен елемент относно „Разработване на изменения на Кодекса LSA с цел преразглеждане на скоростта на спускане на спасителните съдове и дежурните лодки за товарни кораби“, като за разглеждането на точката бяха необходими две сесии, на които подкомитетът на SSE беше определен като координиращ орган (MSC 99/22, точки 20.14—20.18).

На 7-ата сесия на SSE бяха разгледани проектоизмененията на точка 4.4.7.6.17 от Кодекса LSA относно единичните спускателни механизми с куки с възможност да се освобождават под товар и беше постигнато принципно съгласие по проектоизмененията (SSE 7/WP.3, приложение 5).

На 106-ата сесия на MSC беше разгледан документ MSC 106/11/1 (Бахамски острови и др.), в който се посочва непредвидена последица от предложеното заличаване на точка 4.4.7.6.8, засягащата случаите, когато няма товар върху куките, и беше изразено съгласие, че е необходимо допълнително обсъждане на 9-ата сесия на SSE. Освен това комитетът даде ново определение на обхвата на елемента, за да включи други подточки на точка 4.4.7.6 от Кодекса LSA, с цел да се осигури необходимата яснота за последователното прилагане на изискванията и елементът да се преименува на „Изменения на Кодекса LSA относно единичните спускателни механизми с куки с възможност да се освобождават под товар“.

На 9-ата сесия на SSE беше постигнато съгласие по отношение а проектоизмененията на точки 4.4.7.6.8 и 4.4.7.6.17 (вече одобрени на 7-ата сесия на SSE) от глава IV от Кодекса LSA относно единичните спускателни механизми с куки, както са включени в приложение 4 към SSE 9/20, с оглед на одобряването им на 107-ата сесия на MSC и последващото им приемане на 108-ата сесия на MSC. Във връзка с това подкомитетът постигна съгласие, че твърдите куки с пружинен предпазител на края на куката следва да се считат за отговарящи на изискванията на точка 4.4.7.6.8 от Кодекса LSA, както е изменен, когато се връщат автоматично в изходно положение.

Позицията на Съюза на 9-ата сесия на SSE беше съответните документи да бъдат обсъдени допълнително в работната група.

На 107-ата сесия на MSC бяха одобрени проектоизменения на точки 4.4.7.6.8 и 4.4.7.6.17 от Кодекса LSA относно единичните спускателни механизми с куки, с оглед приемането им на 108-ата сесия на MSC

Позицията на Съюза беше да се подкрепят измененията.

Позицията на Съюза следва да бъде да се подкрепят измененията в Кодекса LSA, тъй като с тях се насърчава морската безопасност чрез повишаване на стандартите за безопасност на единичните спускателни механизми с куки, които се освобождават под товар, чрез премахване на изключенията, предвидени в точка 4.4.7.6.17.

4.5. Изменения на Международния кодекс за системи за противопожарна безопасност (Кодекса FSS)

На 97-ата сесия на MSC беше изразено съгласие с предложения от ЕС нов елемент относно пожарите на ро-ро палубите на пътнически кораби въз основа на проучване на произшествията, настъпили на ро-ро пътнически кораби, като бяха определени 14 области на възможни интервенции за подобряване и изменение на инструментите.

На 6-ата сесия на SSE беше финализиран проектът за междинни насоки, който включваше няколко предложения, изготвени като пряк резултат от двете проучвания FIRESAFE. Освен това на 6-ата сесия на SSE беше постигнат добър напредък в разработването на проектоизменения на преразгледаните насоки за поддръжка и инспекция на системите и уредите за противопожарна защита (MSC.1/Circ.1432). В крайна сметка междинните насоки бяха одобрени на 101-вата сесия на MSC.

На 7-ата сесия на SSE бяха одобрени по принцип проектоизмененията на глави 7 и 9 от Кодекса FSS, като се има предвид, че групата чрез кореспонденция ще разгледа по-задълбочено въпроса за допълнителните изисквания за линейна система за откриване на топлина в Кодекса FSS.

На 8-ата сесия на SSE бяха доработени проектоизмененията на глава II-2 от SOLAS и Кодекса FSS за нови и съществуващи ро-ро пътнически кораби и беше създадена отново групата чрез кореспонденция по противопожарна защита, за да продължи с работата между сесиите, като ѝ беше възложено заданието, определено в точка 6.26 от документ SSE 8/20, и да представи доклад на тази сесия.

На 9-ата сесия на SSE беше постигнато съгласие по проектоизмененията на Кодекса FSS, както са посочени в приложение 6 към SSE 9/20, с оглед на одобряването им на 107-ата сесия на MSC и последващото им приемане на 108-ата сесия на MSC, както и приемането на съответните проектоизменения на SOLAS.

Позицията на Съюза на 9-ата сесия на SSE беше да се подкрепи като цяло докладът на създадената чрез кореспонденция групата относно противопожарната защита (SSE 9/6) и да се предложи този документ, както и документ SSE 9/6/1 (Япония) да бъдат препратени на работната група по противопожарна защита за допълнително и по-задълбочено обсъждане с оглед на финализирането на измененията на глава II-2 от SOLAS и Кодекса FSS на тази сесия.

На 107-ата сесия на MSC бяха одобрени проектоизмененията на Кодекса FSS относно противопожарната безопасност на ро-ро пътническите кораби с оглед приемането им на 108-ата сесия на MSC заедно със съответните проектоизменения на SOLAS.

Позицията на Съюза беше да се подкрепят тези изменения.

Позицията на Съюза следва да бъде да се подкрепят тези изменения, тъй като с тях ще се осигурят значителни ползи за безопасността на човешкия живот на море чрез повишаване на пожарната безопасност на пътническите кораби, и по-специално на ро-ро пътническите кораби.

4.6. Изменения на Кодекса за подготовка и освидетелстване на моряците и носенето на вахта (Кодекса STCW)

На 105-ата сесия на MSC беше потвърдено, че съвместната тристранна работна група на МОТ/ИМО (JTWG) следва да обмисли разработването на разпоредби за обучение за справяне с тормоза и малтретирането в морския сектор, включително сексуалното насилие и сексуалния тормоз (CHCT) в рамките на новия си мандат (MSC 105/20, точка 16.14.1), и на Подкомитета по въпросите на човешкия елемент, обучението и

наблюдението (НТW) беше възложено да разработи и финализира приоритетно разпоредби за обучение по STCW, насочени към малтретирането и тормоза в морския сектор, включително СНСТ, като част от новия елемент относно „Цялостен преглед на Конвенцията и Кодекса STCW от 1978 г.“, като се вземе предвид работата, която трябва да се извърши в координация със съвместната работна група относно обучението.

На 9-ата сесия на НТW беше постигнато съгласие относно проектоизмененията на таблица A-VI/1-4 от Кодекса STCW с цел предотвратяване и реагирането на малтретиране и тормоз, включително СНСТ, както са определени в приложение 7 към НТW 9/15, с оглед на одобряването им на 107-ата сесия на MSC и последващото им приемане на 108-ата сесия на MSC. Подкомитетът също така постигна съгласие, че проектоизмененията следва да бъдат разгледани от JTWG и върнати на 10-ата сесия на НТW за окончателно разглеждане, преди да бъдат приети от комитета.

Позицията на Съюза на 9-ата сесия на НТW беше да се подкрепят документи НТW 9/7/1 (Съединени щати) и НТW 9/7/8 (Бахамски острови и др.) по същество, като се вземе предвид НТW 9/7/5 (Република Корея) и да се потвърди, че е важно да се разгледа въпросът за тормоза и психологическата безопасност, като същевременно беше посочено, че в съответствие със 105-ата сесия на MSC трите документа следва да бъдат обсъдени приоритетно в работната група преди общия преглед.

На 107-ата сесия на MSC бяха одобрени проектоизмененията на таблица A-VI/1-4 от Кодекса STCW с цел предотвратяване и реагиране на малтретиране и тормоз, включително СНСТ, с оглед приемането им на 108-ата сесия на MSC. Във връзка с това комитетът отбеляза съгласието по време на 9-ата сесия на НТW посочените по-горе проектоизменения да бъдат представени на второто заседание на съвместната тристранна работна група на МОТ/ИМО за набелязване и разглеждане на въпросите, свързани с морските лица и човешкия елемент (JTWG), с цел да бъдат обект на разглеждане и консултации на 108-ата сесия на MSC преди приемането им на тази сесия.

Позицията на Съюза беше да се подкрепят проектоизмененията.

Позицията на Съюза следва да бъде да се подкрепят тези изменения, тъй като те ще гарантират безопасно работно място за морските лица чрез включването в раздел A-VI/1 относно „Задължителни минимални изисквания за запознаване с безопасността, основно обучение и инструктаж за всички морски лица“ на нова компетентност за „Принос към предотвратяването и реагирането на малтретиране и тормоз, включително сексуално насилие и сексуален тормоз“.

5. СВЪРЗАНО ЗАКОНОДАТЕЛСТВО НА ЕС И КОМПЕТЕНТНОСТ НА ЕС

5.1. Изменения на член V от Протокол I към Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби (MARPOL)

С Директива 2002/59/ЕО, както е изменена, се създава система на Общността за контрол на движението на корабите и за информация¹. В член 17 се изисква държавите членки да вземат всички подходящи мерки, за да гарантират, че капитанът на кораб, плаващ в техния район на издирване и спасяване/в тяхната изключителна икономическа зона или в еквивалентна зона, докладва незабавно на бреговия център, който отговаря за тази географска зона: „... г) всякакво покритие на морската повърхност от

¹ ОВ L 208, 5.8.2002 г., стр. 10

замърсяващи продукти и всеки контейнер или пакет, забелязани в морето.“ Целта е отговорните органи (засегнатите крайбрежни държави) да бъдат осведомени, за да могат да се предприемат навременни мерки. Поради това на равнището на ЕС вече съществува задължителна система (SafeSeaNet) за докладване на изгубени контейнери. Тази система за докладване на инциденти представлява установена практика от 2012 г. насам.

Освен това в Директива 2009/18/ЕО за определяне на основните принципи, които уреждат разследването на произшествия в областта на морския транспорт², се предвижда органите на държавите членки за разследването на морски произшествия да бъдат незабавно известени от страна на отговорните органи и/или засегнатите страни относно възникването на всички произшествия и инциденти, попадащи в приложното поле на директивата. Това включва загубата на контейнери в морето.

Поради това измененията на член V от протокол I към Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби (MARPOL) могат да окажат съществено въздействие върху изискванията, приложими съгласно Директива 2002/59/ЕО и Директива 2009/18/ЕО.

5.2. Изменения на приложение VI към MARPOL

Директива (ЕС) 2016/802 относно намаляването на съдържанието на сяра в определени течни горива³ отразява изискванията, свързани със сярата в горивата, и разпоредбите за изпълнение на преразгледаното приложение VI към MARPOL.

Освен това с Регламент (ЕС) 2015/757 относно мониторинга, докладването и проверката на емисиите на въглероден диоксид от морския транспорт⁴ (Регламент на ЕС относно МДП) се установява правната рамка на системата на ЕС за мониторинг, докладване и проверка на емисиите на парникови газове. Регламентът има за цел да се осигурят надеждни и проверими данни за емисиите на парникови газове и показатели за енергийна ефективност, да се информират създателите на политики и да се стимулира навлизането на пазара на енергийно ефективни технологии и поведение. Това става чрез преодоляване на пречките на пазара, например липсата на информация. Той влезе в сила на 1 юли 2015 г.

В Регламент (ЕС) 2021/1119 за създаване на рамката за постигане на неутралност по отношение на климата (Европейски законодателен акт за климата)⁵ се определя обвързваща цел на Съюза в областта на климата за намаляване на нетните емисии на парникови газове — емисиите след приспадане на поглъщанията — с най-малко 55 % до 2030 г. в сравнение с 1990 г. Той също така включва целта за постигане на неутралност по отношение на климата до 2050 г. и амбициозна цел за нетни отрицателни емисии след този срок.

Въз основа на предложенията на Комисията от пакета „Подготвени за цел 55“ за намаляване на емисиите на парникови газове законодателите на ЕС приеха следните правни актове, насочени конкретно към емисиите на парникови газове от сектора на корабоплаването:

² ОВ L 131, 28.5.2009 г., стр. 114

³ ОВ L 132, 21.5.2016 г., стр. 58

⁴ ОВ L 123, 19.5.2015 г., стр. 55

⁵ ОВ L 243, 9.7.2021 г., стр. 1

- преразглеждане на Директива 2003/87/ЕО за установяване на система за търговия с квоти за емисии на парникови газове в рамките на Съюза⁶ и Решение (ЕС) 2015/1814 относно създаването и функционирането на резерв за стабилност на пазара към схемата на Съюза за търговия с емисии на парникови газове⁷ чрез изменение на Директива (ЕС) 2023/959⁸ с цел разширяване на обхвата на системата на ЕС за търговия с емисии (СТЕ), така че да обхване сектора на морския транспорт, считано от 1 януари 2024 г. (заедно с необходимите изменения на Регламента на ЕС относно МДП⁹, за да се преразгледат правилата за мониторинг и докладване, включително чрез преразглеждане на съответните актове за изпълнение и делегирани актове).
- Регламент (ЕС) 2023/1805 е съсредоточен върху използването на горива от възобновяеми и нисковъглеродни източници в морския сектор¹⁰ (Регламента за горивата в морския транспорт на ЕС) и изисква използването им от корабите, акостиращи в пристанища на ЕС, да започне да се прилага от 1 януари 2025 г.

Спазването на новите задължения, произтичащи от разширяването на обхвата на системата на ЕС за търговия с емисии (СТЕ), така че да обхване морския транспорт, и Регламента за горивата в морския транспорт на ЕС, ще се основава на системата за мониторинг, докладване и проверка, създадена с Регламента на ЕС относно МДП.

Тези актове на ЕС от своя страна са тясно свързани с мерките на ИМО относно парниковите газове, например системата на ИМО за събиране на данни, индекса на енергийна ефективност за съществуващите кораби (ЕЕХІ) и показателя за въглероден интензитет (СИ), чиято цел е събирането и публикуването на информацията относно техническата и оперативната енергийна ефективност на корабите на базата на всеки отделен кораб.

Всяка мярка на ИМО по въпроси, свързани с емисиите на парникови газове, която ще изисква мониторинг, проверка и докладване на емисиите на парникови газове от корабоплаването, би могла да засегне Регламента на ЕС относно МДП, както и Директивата за СТЕ на ЕС и Регламента за горивата в морския транспорт на ЕС.

Ето защо измененията на приложение VI към MARPOL могат да окажат съществено въздействие върху изискванията, приложими съгласно Директива (ЕС) 2016/802, Регламент (ЕС) 2015/757, Директива 2003/87/ЕО, Решение (ЕС) 2015/1814 и Регламент (ЕС) 2023/1805.

5.3. Изменения на Конвенцията за баластните води

Директива 2009/16/ЕО относно държавния пристанищен контрол¹¹ има за цел да гарантира, че корабите спазват правилата на ЕС и международните правила за морска

⁶ ОВ L 275, 25.10.2003 г., стр. 32

⁷ ОВ L 264, 9.10.2015 г., стр. 1

⁸ ОВ L 130, 16.5.2023 г., стр. 134

⁹ Регламент (ЕС) 2023/957 на Европейския парламент и на Съвета от 10 май 2023 г. за изменение на Регламент (ЕС) 2015/757 с цел да се предвиди включването на дейностите в областта на морския транспорт в системата на ЕС за търговия с емисии, както и мониторингът, докладването и проверката на емисиите на допълнителни парникови газове и емисиите от допълнителни видове кораби (ОВ L 130, 16.5.2023 г., стр. 105).

¹⁰ ОВ L 234, 22.9.2023 г., стр. 48

¹¹ ОВ L 131, 28.5.2009 г., стр. 57

безопасност и опазване на околната среда и установява общи критерии за проверките на кораби.

След предложение на Комисията за преразглеждане на директивата Конвенцията за баластните води ще бъде включена в списъка на конвенциите (член 2, точка 1), чието прилагане служителите на държавния пристанищен контрол следва да гарантират по време на своите проверки на кораби, плаващи под чуждо знаме (член 13). Съгласно практиката на Съда¹² рискът от засягане се отнася не само до действащите норми, но и до предвидимото им бъдещо развитие.

Поради това измененията на Конвенцията за баластните води могат да окажат съществено въздействие върху изискванията, приложими съгласно Директива 2009/16/ЕО.

5.4. Изменения на глави II-1, II-2 и V от Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море (SOLAS) от 1974 г.

С член 6, параграф 2, буква а), подточка i) от Директива 2009/45/ЕО за правилата за безопасност и стандартите за пътническите кораби¹³ се прилага SOLAS за пътнически кораби от клас А, докато с приложение I, глава II-2 Противопожарна защита, откриване и гасене на пожар се определят различни и подробни изисквания за пътническите кораби от класове В, С и D, когато осъществяват вътрешни пътувания.

Освен това приложение I включва правила II-1/A-1/5 (раздел 1) и II-1/A-1/3-4 (раздел 2), в които се посочва, че на корабите от клас В е въведена специфична за кораба процедура за теглене при извънредни ситуации. Описание на тази процедура се носи на борда на кораба за използване при извънредни ситуации и тя се основава на съществуващите условия и оборудване на борда на кораба. Тези правила се позовават и на „Указания за корабособствениците/операторите за изготвяне на процедури за теглене при извънредни ситуации“ (MSC.1/Circ.1255).

В Директива 2002/59/ЕО, както е изменена, се изисква държавите членки да вземат всички подходящи мерки, за да гарантират, че капитанът на кораб, плаващ в техния район на издирване и спасяване/в тяхната изключителна икономическа зона или в еквивалентна зона, докладва незабавно на бреговия център, който отговаря за тази географска зона: „... 2) всякакво покритие на морската повърхност от замърсяващи продукти и всеки контейнер или пакет, забелязани в морето.“ Целта е отговорните органи (засегнатите крайбрежни държави) да бъдат осведомени, за да могат да се предприемат навременни мерки. Поради това на равнището на ЕС вече съществува задължителна система (SafeSeaNet) за докладване на изгубени контейнери. Тази система за докладване на инциденти представлява установена практика от 2012 г. насам.

Освен това в Директива 2009/18/ЕО за определяне на основните принципи, които уреждат разследването на произшествия в областта на морския транспорт, се предвижда, че морските произшествия в държавите членки в областта на морския транспорт, се предвижда органите на държавите членки за разследване на морски произшествия да бъдат незабавно известени от страна на отговорните органи и/или засегнатите страни относно възникването на всички произшествия и инциденти, попадащи в приложното поле на директивата. Това включва загубата на контейнери в морето.

¹² Становище 1/03 на Съда от 7 февруари 2006 г., Конвенция от Лугано, точка 126.

¹³ ОВ L 163, 25.6.2009 г., стр. 1

Поради това измененията на глави II-1, II-2 и V от Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море (SOLAS) от 1974 г. могат да окажат съществено въздействие върху изискванията, приложими съгласно Директива 2009/45/ЕО, Директива 2002/59/ЕО и Директива 2009/18/ЕО.

5.5. Изменения на Международния кодекс за безопасност на корабите, използващи като гориво газове или други горива с ниска пламна температура (Кодекс IGF)

С член 6, параграф 2, буква а), подточка i) от Директива 2009/45/ЕО за правилата за безопасност и стандартите за пътническите кораби, осъществяващи вътрешни пътувания, се прилага SOLAS, както е изменена, за пътнически кораби от клас А. Тъй като Кодексът IGF е задължителен кодекс съгласно SOLAS, той се прилага и за пътнически кораби съгласно тази директива.

Освен това приложение I към Директива 2009/45/ЕО включва две правила, свързани с кораби, използващи горива с ниска пламна температура:

- Правило II-1/Ж/1: приложимо за нови класове В, С и D [и съществуващи кораби от клас В] — „Корабите, независимо от датата на построяване, които са преобразувани за използване, или които започват да използват газообразни или течни горива с пламна температура под разрешената съгласно правило II-2/A/10, подточка.1.1, трябва да отговарят на изискванията на Кодекса IGF, определен в SOLAS II-1/2.28.“; както и
- Правило II-1/Ж/57: Изисквания за кораби, използващи горива с ниска пламна температура — „кораби, използващи газообразни или течни горива с пламна температура под разрешената съгласно правило II-2/4.2.1.1, отговарят на изискванията на Кодекса IGF, определени в SOLAS II-1/2.28.

Поради това измененията на Международния кодекс за безопасност на корабите, използващи като гориво газове или други горива с ниска пламна температура (Кодекс IGF), могат да окажат съществено въздействие върху прилагането на Директива 2009/45/ЕО.

5.6. Изменения на Международния кодекс за разширени проверки при прегледи за освидетелстване на корабите за насипни товари и нефтени танкери от 2011 г. (Кодекс ESP от 2011 г.)

С Регламент (ЕС) № 530/2012 относно ускореното въвеждане на изисквания за двукорпусни или еквивалентни конструкции за еднокорпусни нефтени танкери¹⁴ се въвежда изискване за задължително прилагане на Схемата за оценка на състоянието (COC) на ИМО спрямо еднокорпусните нефтени танкери на възраст над 15 години. В Разширените проверки при прегледи за освидетелстване на корабите за насипни товари и нефтени танкери или в Разширените проверки при прегледи (ESP) е определено как да се провежда такова ускорено оценяване. Тъй като ESP се използва като инструмент за постигане на целта на COC, всички промени в инспекциите по ESP, като например текущите изменения за насочване на наблюденията само към съмнителните области за измерването на дебелината на двукорпусните нефтени танкери при първия подновителен преглед, ще бъдат автоматично приложими посредством Регламент (ЕС) № 530/2012;

¹⁴ ОВ L 172, 30.6.2012 г., стр. 3

Поради това измененията на Международния кодекс за разширени проверки при прегледи за освидетелстване на корабите за насипни товари и нефтени танкери от 2011 г. (Кодекса ESP от 2011 г.) могат да окажат съществено въздействие върху прилагането на Регламент (ЕС) № 530/2012.

5.7. Изменения на Международния кодекс за спасителните средства (LSA)

В Директива 2014/90/ЕС относно морското оборудване¹⁵ се гарантира свободното движение на такова оборудване в рамките на Съюза чрез еднаквото прилагане на съответните международни инструменти, свързани с морското оборудване, което трябва да бъде монтирано на борда на кораби на ЕС. Във връзка с това беше приет Регламент за изпълнение (ЕС) 2023/1667, включващ спасителни средства и спасителни жилетки, в който се прави позоваване на Кодекса LSA и на резолюция MSC.81(70).

Освен това с член 6, параграф 2, буква а), подточка i) от Директива 2009/45/ЕО относно пътническите кораби, опериращи на вътрешния пазар, се прилага SOLAS за пътнически кораби от клас А. Също така, в съответствие със същата директива, корабите от класове В, С и D са задължени да се придържат към основните разпоредби на Кодекса LSA и глава III от SOLAS.

Поради това измененията на Международния кодекс за спасителните средства (LSA) могат да окажат съществено въздействие върху прилагането на Директива 2014/90/ЕС и Директива 2009/45/ЕО.

5.8. Изменения на Международния кодекс за системи за противопожарна безопасност (Кодекса FSS)

С член 6, параграф 2, буква а), подточка i) от Директива 2009/45/ЕО се прилага SOLAS, както е изменена, включително Международният кодекс за системите за противопожарна безопасност (FSS), за пътнически кораби от клас А, докато в приложение I, глава II-2 Противопожарна защита, откриване и гасене на пожар се определят различни и подробни изисквания за пътническите кораби от класове В, С и D, когато осъществяват вътрешни пътувания.

Поради това измененията на Международния кодекс за системите за противопожарна безопасност (Кодекса FSS) могат да окажат съществено въздействие върху прилагането на Директива 2009/45/ЕО.

5.9. Изменения на Кодекса за подготовка и освидетелстване на моряците и носенето на вахта (Кодекса STCW)

Директива (ЕС) 2022/993 включва Конвенцията STCW в правото на Съюза. Изискванията за обучение и освидетелстване на морските лица са уредени в правото на ЕС чрез Директива (ЕС) 2022/993. С член 3 от директивата държавите членки се задължават да вземат необходимите мерки, за да гарантират, че морските лица, които служат на борда на кораби, са получили обучение, което най-малкото отговаря на изискванията на Конвенцията STCW, установени в приложение I към директивата, включително, според случая, приложимите разпоредби на Кодекса STCW (член 1, параграф 21 от директивата).

Поради това измененията на Кодекса за подготовка и освидетелстване на моряците и носенето на вахта (Кодекса STCW) могат да окажат съществено въздействие върху прилагането на Директива (ЕС) 2022/993.

¹⁵ ОВ L 257, 28.8.2014 г., стр. 146

5.10. Компетентност на ЕС

Предметът на предвидените актове се отнася до област, в която Съюзът има изключителна външна компетентност по силата на последната част от член 3, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС), тъй като предвидените актове могат да „засегнат общите правила или да променят техния обхват“.

6. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ

6.1. Процесуалноправно основание

6.1.1. Принципи

В член 218, параграф 9 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС) се предвижда приемането на решения за установяване на *„позициите, които трябва да се заемат от името на Съюза в рамките на орган, създаден със споразумение, когато този орган има за задача да приема актове с правно действие, с изключение на актовете за допълнение или изменение на институционалната рамка на споразумението“*.

Член 218, параграф 9 от ДФЕС се прилага независимо от това дали Съюзът е член на органа или страна по споразумението¹⁶.

Понятието „актове с правно действие“ включва актове с правно действие по силата на нормите на международното право, които уреждат съответния орган. То включва също така инструменти, които нямат обвързващ характер съгласно международното право, но са *„годни да оказват съществено въздействие върху съдържанието на приеманата от законодателя на Съюза нормативна уредба“*¹⁷.

6.1.2. Приложение в конкретния случай

Комитетът по опазване на морската среда и Комитетът по морска безопасност към ИМО са органи, създадени със споразумение — Конвенцията за Международната морска организация.

Актовете, които тези два комитета към ИМО имат задачата да приемат, представляват актове с правно действие. Предвидените актове са годни да оказват съществено въздействие върху съдържанието на следното законодателството на ЕС, а именно:

- Директива 2002/59/ЕО за създаване на система на Общността за контрол на движението на корабите и за информация. Това е така, тъй като в нея се изисква държавите членки да вземат всички подходящи мерки, за да гарантират, че капитанът на кораб, плаващ в техния район на издирване и спасяване/в тяхната изключителна икономическа зона или в еквивалентна зона, докладва незабавно на бреговия център, който отговаря за тази географска зона: *„... 2) всякакво покритие на морската повърхност от замърсяващи продукти и всеки контейнер или пакет, забелязани в морето.“* Целта е отговорните органи (засегнатите крайбрежни държави) да бъдат осведомени, за да могат да се предприемат навременни мерки. Поради това на равнището на ЕС вече съществува задължителна система (SafeSeaNet) за докладване на изгубени контейнери.

¹⁶ Дело С-399/12 Германия/Съвет (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, точка 64.

¹⁷ Дело С-399/12, Германия/Съвет (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, точки 61—64.

- Директива 2009/18/ЕО за определяне на основните принципи, които уреждат разследването на произшествия в областта на морския транспорт. Това е така, тъй като в нея се предвижда органите на държавите членки за разследване на морски произшествия да бъдат незабавно известени от страна на отговорните органи и/или засегнатите страни относно възникването на всички произшествия и инциденти, попадащи в приложното поле на директивата. Това включва загубата на контейнери в морето.
- Директива (ЕС) 2016/802 относно намаляването на съдържанието на сяра в определени течни горива. Това е така, тъй като тя отразява свързаните със сярата в горивото изисквания и разпоредбите за прилагане на преразгледаното приложение VI към MARPOL.
- Регламент (ЕС) 2015/757 относно мониторинга, докладването и проверката на емисиите на въглероден диоксид от морския транспорт. Това е така, тъй като с него се установява правната рамка за система на ЕС за мониторинг, докладване и проверка (МДП) на емисиите на парникови газове. Спазването на новите задължения, произтичащи от разширяването на СТЕ на ЕС, така че да обхване морския транспорт, и Регламента за горивата в морския транспорт на ЕС, ще се основава на системата за мониторинг, докладване и проверка, създадена с Регламента на ЕС относно МДП.
- Директива 2003/87/ЕО за установяване на система за търговия с квоти за емисии на парникови газове в рамките на Съюза и Решение (ЕС) 2015/1814 относно създаването и функционирането на резерв за стабилност на пазара към схемата на Съюза за търговия с емисии на парникови газове, изменени с Директива (ЕС) 2023/959, с която СТЕ на ЕС беше разширена, за да обхване сектора на морския транспорт. Това е така, тъй като те са тясно свързани с мерките на ИМО относно парниковите газове, като системата на ИМО за събиране на данни, индекса на енергийна ефективност за съществуващите кораби (ЕЕХІ) и показателя за въглероден интензитет (СІІ), чиято цел е събирането и публикуването на информация относно техническата и оперативната енергийна ефективност на корабите на базата на всеки отделен кораб.
- Регламент (ЕС) 2023/1805 относно използването на възобновяеми и нисковъглеродни горива в морския транспорт. Това е така, тъй като той е тясно свързан с мерките на ИМО относно парниковите газове, като системата на ИМО за събиране на данни, индекса на енергийна ефективност за съществуващите кораби (ЕЕХІ) и показателя за въглероден интензитет (СІІ), чиято цел е събирането и публикуването на информация относно техническата и оперативната енергийна ефективност на корабите на базата на всеки отделен кораб.
- Директива 2009/16/ЕО относно държавния пристанищен контрол. Това е така, тъй като по предложение на Комисията Конвенцията за баластните води ще бъде включена в списъка на конвенциите (член 2, точка 1), за който служителите на държавния пристанищен контрол следва да гарантират, че се прилага за кораби, плаващи под чуждо знаме, по време на техните инспекции (член 13). Съгласно практиката на Съда рискът от засягане се отнася не само до действащите норми, но и до предвидимото им бъдещо развитие.
- Директива 2009/45/ЕО за правилата за безопасност и стандартите за пътническите кораби. Това е така, тъй като с член 6, параграф 2, буква а),

подточка i) се прилага SOLAS, както и Кодекса FSS, за пътнически кораби от клас А, докато в приложение I, глава II-2 Противопожарна защита, откриване и гасене на пожар се определят различни и подробни изисквания за пътническите кораби от класове В, С и D, когато осъществяват вътрешни пътувания. Освен това, тъй като Кодексът IGF е задължителен кодекс съгласно SOLAS, той се прилага и за пътнически кораби съгласно тази директива. Корабите от класове В, С и D също са задължени да се придържат към основните разпоредби на Кодекса LSA и на глава III от SOLAS.

- Регламент (ЕС) № 530/2012 относно ускореното въвеждане на изисквания за двукорпусни или еквивалентни конструкции за еднокорпусни нефтени танкери. Това е така, тъй като с него се прави задължително прилагането на Схемата за оценка на състоянието (COC) на ИМО за еднокорпусни нефтени танкери на възраст над 15 години. В Подобрената програма за инспекции по време на преглед на кораби за насипни товари и нефтени танкери или в Подобрената програма за преглед (ESP) е определено как да се провежда такова интензифицирано оценяване. Тъй като ESP се използва като инструмент за постигане на целта на COC, всички промени в инспекциите по ESP, като например текущите изменения за насочване на наблюденията само към съмнителните области за измерването на дебелината на двукорпусните нефтени танкери при първия подновителен преглед, ще бъдат автоматично приложими посредством Регламент (ЕС) № 530/2012;
- Директива 2014/90/ЕС относно морското оборудване. Причината за това е, че спасителните жилетки и спасителните средства, както и Резолюция MSC.81 (70), са част от приложението към Регламент за изпълнение (ЕС) 2023/1667 на Комисията.
- Директива (ЕС) 2022/993 относно минималното ниво на обучение на морските лица. Това е така, защото тя включва Конвенцията STCW в правото на Съюза, както и Кодекса STCW.

Предвидените актове не допълват, нито изменят институционалната рамка на Споразумението.

Следователно процесуалноправното основание за предложеното решение е член 218, параграф 9 от ДФЕС.

6.2. Материалноправно основание

6.2.1. Принципи

Материалноправното основание за дадено решение съгласно член 218, параграф 9 от ДФЕС зависи преди всичко от целта и съдържанието на предвидения акт, във връзка с който се заема позиция от името на Съюза. Ако предвиденият акт преследва две цели или се състои от две части и ако едната от целите или частите може да се определи като основна, докато другата е само акцесорна, решението съгласно член 218, параграф 9 от ДФЕС трябва да се основава на едно-единствено материалноправно основание, а именно на изискваното от основната или преобладаващата цел или част.

6.2.2. Приложение в конкретния случай

Основната цел и съдържание на предвидения акт са свързани с морския транспорт. Поради това материалноправното основание за предложеното решение е член 100, параграф 2 от ДФЕС.

6.3. Заключение

Правното основание за предложеното решение следва да бъде член 100, параграф 2 от ДФЕС във връзка с член 218, параграф 9 от ДФЕС.

Предложение за

РЕШЕНИЕ НА СЪВЕТА

относно позицията, която трябва да се заеме от името на Европейския съюз в рамките на Международната морска организация по време на 81-вата сесия на Комитета по опазване на морската среда и на 108-ата сесия на Комитета по морска безопасност, във връзка с приемането на изменения на Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби (MARPOL), Конвенцията за баластните води, Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море (SOLAS), Международния кодекс за безопасност на корабите, използващи като гориво газове или други горива с ниска пламна температура (Кодекс IGF), Международния кодекс за разширени проверки при прегледи за освидетелстване на корабите за насипни товари и нефтени танкери от 2011 г. (Кодекса ESP от 2011 г.), Международния кодекс за спасителните средства (Кодекса LSA), Международния кодекс за системите за противопожарна безопасност (Кодекса FSS) и Кодекса за подготовка и освидетелстване на моряците и носенето на вахта (Кодекса STCW).

СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 100, параграф 2 във връзка с член 218, параграф 9 от него,

като взе предвид предложението на Европейската комисия,

като има предвид, че:

- (1) Конвенцията за Международната морска организация („ИМО“) е в сила от 17 март 1958 г.
- (2) ИМО е специализирана агенция на ООН, която отговаря за безопасността и сигурността на корабоплаването и за предотвратяване на замърсяването на морските води и въздуха от корабите. Всички държави — членки на Съюза, членуват в ИМО. Съюзът не е член на ИМО.
- (3) Съгласно член 38, буква а) от Конвенцията за ИМО Комитетът по опазване на морската среда изпълнява такива функции, които са или могат да бъдат възложени на ИМО по силата на международни конвенции за предотвратяване и контрол на замърсяването на морската среда от корабоплаване, по-специално във връзка с приемането на нови и с измененията в съществуващите правила или други разпоредби.
- (4) Съгласно член 28, буква б) от Конвенцията за ИМО Комитетът по морска безопасност осигурява механизма за изпълнение на всички задължения, възложени му от Асамблеята на ИМО или от Съвета на ИМО в съответствие с посочената конвенция, както и на всяко друго задължение по силата на този член, което може да бъде възложено на Комитета по морска безопасност по силата на друг международен инструмент, приет от ИМО.

- (5) На своята 81-ва сесия от 18 до 22 март 2024 г. Комитетът по опазване на морската среда към ИМО трябва да приеме изменения на член V от Протокол I към Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби (MARPOL), приложение VI към MARPOL относно горивата с ниска пламна температура и други въпроси, свързани с нефтените горива, относно достъпността на данните в базата данни на ИМО за потреблението на гориво от кораби (DCS на ИМО), както и относно включването на данни за транспортната дейност и повишеното ниво на детайлност в DCS на ИМО и в Конвенцията за баластните води.
- (6) На своята 108-а сесия от 15 до 24 май 2024 г. Комитетът по морска безопасност на ИМО трябва да приеме изменения на глави II-1, II-2 и V от Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море (SOLAS) от 1974 г., Международния кодекс за безопасност на корабите, използващи като гориво газове или други горива с ниска пламна температура (Кодекс IGF), Международния кодекс за разширени проверки при прегледи за освидетелстване на корабите за насипни товари и нефтени танкери от 2011 г. (Кодекса ESP от 2011 г.), Международния кодекс за спасителните средства (Кодекса LSA), Международния кодекс за системите за противопожарна безопасност (Кодекса FSS); и раздел A-VI/1 от Кодекса за подготовка и освидетелстване на моряците и носенето на вахта (Кодекса STCW).
- (7) Целесъобразно е да се установи позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза на 81-вата сесия на Комитета по опазване на морската среда към ИМО, тъй като предвидените актове могат да окажат съществено въздействие върху съдържанието на правото на Съюза, а именно Директива 2002/59/ЕО относно създаване на система на Общността за контрол на движението на корабите и за информация¹, Директива 2009/18/ЕО за определяне на основните принципи, които уреждат разследването на произшествия в областта на морския транспорт², Директива (ЕС) 2016/802 относно намаляването на съдържанието на сяра в определени течни горива³, Регламент (ЕС) 2015/757 относно мониторинга, докладването и проверката на емисиите на въглероден диоксид от морския транспорт⁴, Директива 2003/87/ЕО за установяване на система за търговия с квоти за емисии на парникови газове в рамките на Съюза⁵, Решение (ЕС) 2015/1814 относно създаването и функционирането на резерв за стабилност на пазара към схемата на Съюза за търговия с емисии на парникови газове⁶, Регламент (ЕС) 2023/1805 относно използването на възобновяеми и нисковъглеродни горива в морския транспорт⁷ и Директива 2009/16/ЕО относно държавния пристанищен контрол⁸.
- (8) Поради това Съюзът следва да подкрепи измененията на член V от протокол I към Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби (MARPOL), тъй като е важно да се създаде единна система за докладване за загубата на контейнери, с цел да се избегне дублиране на изискванията за

¹ ОВ L 208, 5.8.2002 г., стр. 10

² ОВ L 131, 28.5.2009 г., стр. 114

³ ОВ L 132, 21.5.2016 г., стр. 58

⁴ ОВ L 123, 19.5.2015 г., стр. 55

⁵ ОВ L 275, 25.10.2003 г., стр. 32

⁶ ОВ L 264, 9.10.2015 г., стр. 1

⁷ ОВ L 234, 22.9.2023 г., стр. 48

⁸ ОВ L 131, 28.5.2009 г., стр. 57

предоставяне на информация, както и обръкване, което води до риск да не се докладва за изгубени в морето контейнери.

- (9) Съюзът следва да подкрепи измененията на приложение VI към MARPOL относно горивата с ниска пламна температура и други въпроси, свързани с нефтените горива, тъй като с тях ще се постигне решение по отношение на изискването за изпитване и да се включи информация за пламната температура в разписката за доставено гориво (BDN) за горива с ниска пламна температура, което беше несъвместимо с последните изменения на глава II-2 от SOLAS, приети на 106-ата сесия на MSC. Съюзът следва също така да подкрепи измененията на приложение VI към MARPOL относно достъпността на данните в базата данни на ИМО за потреблението на гориво от кораби (DCS на ИМО), както и относно включването на данни за транспортната дейност и повишеното ниво на детайлност в DCS на ИМО, тъй като чрез тях се оптимизира използването на DCS в полза на разработването на политики за декарбонизация на корабоплаването и се постига компромис между по-широкия достъп до данните от DCS на ИМО и контрола върху тях от страна на секретариата на ИМО. От една страна, консултантските дружества за анализи и научноизследователските организации получават достъп до данните на DCS след одобрение от секретариата на ИМО, а от друга страна, те предоставят възможност на всяко дружество да разкрие доброволно пред широката общественост данните от DCS за своите кораби.
- (10) Съюзът следва да подкрепи измененията на Конвенцията за баластните води, тъй като чрез тях ще се засили използването на цифровизацията при воденето на електронни регистри съгласно Конвенцията.
- (11) Целесъобразно е да се установи позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза по време на 108-ата сесия на Комитета по морска безопасност към ИМО, тъй като предвидените актове могат да окажат съществено въздействие върху съдържанието на правото на Съюза, а именно Директива 2009/45/ЕО за правилата за безопасност и стандартите за пътническите кораби⁹, Директива 2002/59/ЕО относно създаване на система на Общността за контрол на движението на корабите и за информация¹⁰, Директива 2009/18/ЕО за определяне на основните принципи, които уреждат разследването на произшествия в областта на морския транспорт¹¹, Регламент (ЕС) № 530/2012 относно ускореното въвеждане на изисквания за двукорпусни или еквивалентни конструкции за еднокорпусни нефтени танкери¹², Директива 2014/90/ЕС относно морското оборудване¹³ и Директива (ЕС) 2022/993 относно минималното ниво на обучение на морските лица¹⁴.
- (12) Поради това Съюзът следва да подкрепи измененията на глави II-1, II-2 и V от Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море (SOLAS) от 1974 г., тъй като чрез тях значително ще се подобри безопасността, като се гарантира, че всички нови кораби, различни от танкери, включително пътнически кораби, с брутен тонаж от 20 000 и повече тона, разполагат с

⁹ ОВ L 163, 25.6.2009 г., стр. 1

¹⁰ ОВ L 208, 5.8.2002 г., стр. 10

¹¹ ОВ L 131, 28.5.2009 г., стр. 114

¹² ОВ L 172, 30.6.2012 г., стр. 3

¹³ ОВ L 257, 28.8.2014 г., стр. 146

¹⁴ ОВ L 169, 27.6.2022 г., стр. 45

подходящо оборудване за теглене при извънредни ситуации, както и ще се повишат като цяло стандартите за противопожарна безопасност на пътническите кораби, включително на ро-ро пътническите кораби, и безопасността на използването на нефтени горива в пътническите кораби. Чрез тези изменения ще се опрости също така обработването на докладите за загуба на контейнери с цел спазване на регулаторните задължения, ще се предвиди изискване за докладване от държавата на знамето до ИМО, ще се повиши безопасността на корабоплаването и ще се предотврати замърсяването.

- (13) Съюзът следва да подкрепи измененията на Международния кодекс за безопасност на корабите, използващи като гориво газове или други горива с ниска пламна температура (Кодекс IGF), тъй като чрез тях ще се повиши безопасността на корабите, включително на пътническите кораби, използващи природен газ като гориво.
- (14) Съюзът следва да подкрепи измененията на Международния кодекс за разширени проверки при прегледи за освидетелстване на корабите за насипни товари и нефтени танкери от 2011 г. (Кодекса ESP от 2011 г.), тъй като чрез тях ще се изменят процедурите за одобрение и сертифициране на дружествата, занимаващи се с измерване на дебелината на корпуса, в приложенията към измененията от 2019 г. на Кодекса ESP от 2011 г., като те се позовават на администрацията, а не на организация, призната от администрацията. Това ще спомогне за изясняване на процедурата.
- (15) Съюзът следва да подкрепи измененията на Международния кодекс за спасителните средства (Кодекса за LSA), тъй като с тях се насърчава морската безопасност чрез преразглеждане на скоростта на спускане на спасителните съдове и дежурните лодки за пътнически кораби, чрез гарантиране на подходяща ефективност във водата на спасителните жилетки за безопасността на морските лица и чрез повишаване на стандартите за безопасност на единичните спускателни механизми с куки, които се освобождават под товар, чрез премахване на изключенията, предвидени в точка 4.4.7.6.17.
- (16) Съюзът следва да подкрепи измененията на Международния кодекс за системите за противопожарна безопасност (Кодекса FSS), тъй като с тях ще се осигурят значителни ползи за безопасността на човешкия живот на море чрез повишаване на пожарната безопасност на пътническите кораби, и по-специално на ро-ро пътническите кораби.
- (17) Съюзът следва да подкрепи измененията на раздел A-VI/1 от Кодекса за подготовка и освидетелстване на моряците и носенето на вахта (Кодекса STCW), тъй като те ще гарантират безопасно работно място за морските лица чрез включването в раздел A-VI/1 относно „Задължителни минимални изисквания за запознаване с безопасността, основно обучение и инструктаж за всички морски лица“ на нова компетентност за „Принос към предотвратяването и реагирането на малтретиране и тормоз, включително сексуално насилие и сексуален тормоз“.
- (18) Позицията на Съюза трябва да бъде изразена от държавите — членки на Съюза, които са членки на ИМО, и от Комисията, като те действат съвместно,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза на 81-вата сесия на Комитета по опазване на морската среда към Международната морска организация (ИМО), е да се изрази съгласие с приемането на изменения на:

- а) член V от протокол I към Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби (MARPOL), както са посочени в приложението към документ MEPC 81/3/1 на ИМО,
- б) приложение VI към MARPOL относно горивата с ниска пламна температура и други въпроси, свързани с нефтените горива, относно достъпността на данните в базата данни на ИМО за потреблението на гориво от кораби (DCS на ИМО), както и относно включването на данни за транспортната дейност и повишеното ниво на детайлност в DCS на ИМО, както е определено в приложението към документ MEPC 81/3/2 на ИМО, и
- в) Конвенцията за баластните води, както е определено в приложението към документ MEPC 81/3 на ИМО.

Член 2

Позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза на 108-ата сесия на Комитета по морска безопасност към ИМО, е да се изрази съгласие с приемането на изменения на:

- а) глави II-1, II-2 и V от Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море (SOLAS) от 1974 г., както са включени в приложения 1 и 2 към документ MSC 108/3 на ИМО,
- б) Международния кодекс за безопасност на корабите, използващи като гориво газове или други горива с ниска пламна температура (Кодекса IGF), както са включени в приложение 3 към документ MSC 108/3 на ИМО,
- в) Международния кодекс за разширени проверки при прегледи за освидетелстване на корабите за насипни товари и нефтени танкери от 2011 г. (Кодекса ESP от 2011 г.), както са включени в приложение 5 към документ MSC 108/3 на ИМО,
- г) Международния кодекс за спасителните средства (Кодекса LSA), както са включени в приложение 6 към документ MSC 108/3 на ИМО,
- д) Международния кодекс за системите за противопожарна безопасност (Кодекса FSS), както са включени в приложение 7 към документ MSC 108/3 на ИМО; както и
- е) раздел A-VI/1 от Кодекса за подготовка и освидетелстване на моряците и носенето на вахта (Кодекса STCW), както са включени в приложението към документ MSC 108/3/2 на ИМО.

Член 3

1. Позицията, посочена в член 1, се изразява от Комисията и от държавите — членки на Съюза, които са членки на Комитета по опазване на морската среда към ИМО, като те действат съвместно в интерес на Съюза.

2. Позицията, посочена в член 2, се изразява от Комисията и държавите — членки на Съюза, които са членки на Комитета по морска безопасност към ИМО, като те действат съвместно в интерес на Съюза.

Член 4

Адресати на настоящото решение са Комисията и държавите членки.

Съставено в Брюксел на [...] година.

За Съвета
Председател