

Брюксел, 19 март 2026 г.  
(OR. en)

7530/26

---

---

Междуинституционално досие:  
2026/0073 (NLE)

---

---

MAR 33  
OMI 10  
ENV 259

## ПРЕДЛОЖЕНИЕ

От:	Генералния секретар на Европейската комисия, подписано от г-жа Martine DEPREZ, директор
Дата на получаване:	19 март 2026 г.
До:	Г-жа Thérèse BLANCHET, генерален секретар на Съвета на Европейския съюз
№ док. Ком.:	COM(2026) 127 final
Относно:	Предложение за РЕШЕНИЕ НА СЪВЕТА относно позицията, която трябва да се заеме от името на Европейския съюз в Международната морска организация на 84-тата сесия на Комитета по опазване на морската среда във връзка с приемането на изменения на Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби (MARPOL) и на 111-ата сесия на Комитета по морска безопасност във връзка с приемането на изменения на Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море (SOLAS) от 1974 година, Международния кодекс за безопасност на високоскоростните плавателни съдове от 1994 година (Кодекс HSC 1994 година), Международния кодекс за безопасност на високоскоростните плавателни съдове от 2000 година (Кодекс HSC 2000 година), Международния кодекс за подобрената програма за инспекции по време на прегледа на кораби за насипни товари и нефтени танкери от 2011 година (Кодекс ESP 2011 година), Международния кодекс за спасителните средства (Кодекс LSA) и Протокола от 1988 година във връзка с Международната конвенция за товарните водолинии от 1966 година (Протокол относно товарните водолинии от 1988 година)

Приложено се изпраща на делегациите документ COM(2026) 127 final.

---

Приложение: COM(2026) 127 final



ЕВРОПЕЙСКА  
КОМИСИЯ

Брюксел, 19.3.2026 г.  
COM(2026) 127 final

2026/0073 (NLE)

Предложение за

## **РЕШЕНИЕ НА СЪВЕТА**

**относно позицията, която трябва да се заеме от името на Европейския съюз в Международната морска организация на 84-тата сесия на Комитета по опазване на морската среда във връзка с приемането на изменения на Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби (MARPOL) и на 111-ата сесия на Комитета по морска безопасност във връзка с приемането на изменения на Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море (SOLAS) от 1974 година, Международния кодекс за безопасност на високоскоростните плавателни съдове от 1994 година (Кодекс HSC 1994 година), Международния кодекс за безопасност на високоскоростните плавателни съдове от 2000 година (Кодекс HSC 2000 година), Международния кодекс за подобрената програма за инспекции по време на прегледа на кораби за насипни товари и нефтени танкери от 2011 година (Кодекс ESP 2011 година), Международния кодекс за спасителните средства (Кодекс LSA) и Протокола от 1988 година във връзка с Международната конвенция за товарните водолинии от 1966 година (Протокол относно товарните водолинии от 1988 година)**

## 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 84-тата сесия на Комитета по опазване на морската среда (MEPC 84) към Международната морска организация, насрочена за 27 април — 1 май 2026 г., и на 111-ата сесия на Комитета по морска безопасност (MSC 111) към Международната морска организация, насрочена за 13 — 22 май 2026 г.

По време на 84-тата сесия се предвижда MEPC да приеме изменения на приложение VI към Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби (MARPOL).

По време на своята 111-а сесия се предвижда MSC да приеме изменения на:

- а) глави IV и V и допълнението (Сертификати) към Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море (SOLAS) от 1974 г.,
- б) Международния кодекс за безопасност на високоскоростните плавателни съдове от 1994 г. (Кодекс HSC 1994 г.),
- в) Международния кодекс за безопасност на високоскоростните плавателни съдове от 2000 г. (Кодекс HSC 2000 г.),
- г) Международния кодекс за разширени проверки при прегледи за освидетелстване на кораби за насипни товари и нефтени танкери от 2011 г. (Кодекс ESP 2011 г.),
- д) Международния кодекс за спасителните средства (Кодекс LSA),
- е) Приложение Б към Протокола от 1988 г. към Международната конвенция за товарните водолинии от 1966 г. (Протокол за товарните водолинии от 1988 г.).

### 2. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

#### 2.1. Конвенцията за Международната морска организация, Конвенцията MARPOL и Конвенцията SOLAS

С Конвенцията за Международната морска организация е създадена Международната морска организация (ИМО). Целта на ИМО е да предостави форум за сътрудничество в областта на регулирането и практиките, свързани с технически въпроси от всякакъв вид, засягащи международното търговско корабоплаване. Освен това тя има за цел да насърчава общото приемане на възможно най-високите стандарти по въпроси, свързани с морската безопасност, ефикасността на корабоплаването, както и предотвратяването и контрола на морското замърсяване от кораби, като насърчава еднакви условия на конкуренция. ИМО също така се занимава със свързаните административни и правни въпроси.

Конвенцията е в сила от 17 март 1958 г.

Всички държави членки са страни по Конвенцията. Съюзът не е страна по Конвенцията.

Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби (Конвенцията MARPOL), сключена през 1973 г., е конвенция на ИМО, която е в сила от 2 октомври 1983 г. Всички държави членки са страни по MARPOL, а 25 държави

членки са страни и по приложение VI<sup>1</sup>, 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 Конвенцията 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 предотвратяването на морското замърсяване от кораби. Тя е органът, който в световен мащаб определя стандартите за безопасност, сигурност и екологични експлоатационни 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 ИМО е разрешено само за държави. Всички държави — членки на ЕС са членове на ИМО. Имайки предвид че ЕС не е член на ИМО, отношенията на Европейската комисия с ИМО се основават на Резолюция А.1168(32) на ИМО, в която се определят процедурите и условията за сътрудничество между ИМО и междуправителствените организации. Въз основа на посочената резолюция на ИМО и на допълнителните договорености от 1974 г. насам, Европейската комисия участва като наблюдател във всички заседания на комитетите и подкомитетите към ИМО.

Комитетът по опазване на морската среда (MEPC) към ИМО се състои от всички членове на ИМО и заседава най-малко 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 Конвенцията MARPOL, включително замърсяване с нефт, химикали в насипно състояние, отпадъчни води, отпадъци и емисии от корабите във въздуха, включително замърсители на въздуха и емисии на парникови газове (ПГ). 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.

Съгласно член 38, буква а) от Конвенцията за ИМО Комитетът по опазване на морската среда изпълнява всички задължения, възложени му от Конвенцията за ИМО, Асамблеята на ИМО или Съвета на ИМО, както и всяко задължение в горепосочения обхват, което може да му бъде възложено по силата на друг международен инструмент и което е прието от ИМО. Решенията на Комитета по опазване на морската среда и на неговите спомагателни органи се приемат с мнозинство от членовете.

MEPC 84 ще приеме изменения на MARPOL в съответствие с член 16, параграф 2, букви б), в) и г) от Конвенцията.

Комитетът по морска безопасност (MSC) към ИМО се състои от всички членове на ИМО и заседава най-малко 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

---

<sup>1</sup> Австрия и Унгария все още не са ратифицирали приложение VI към MARPOL.

морска безопасност, хидрографска информация, корабни дневници и навигационни записи, разследване на морски произшествия, спасителни операции, както и всякакви други въпроси, пряко засягащи морската безопасност.

Съгласно член 28, буква б) от Конвенцията за ИМО Комитетът по морска безопасност към ИМО осигурява механизми за изпълнението на всички задължения, възложени му от Конвенцията за ИМО, Асамблеята на ИМО или Съвета на ИМО, както и всяко задължение в горепосочения обхват, което може да му бъде възложено по силата на друг международен инструмент и което е прието от ИМО. Решенията на Комитета по морска безопасност, както и на неговите спомагателни органи, се вземат с мнозинство от неговите членове.

На MSC 111 ще бъдат приети изменения в съответствие с член VIII, буква б), подточка iv) от Конвенцията SOLAS и член VI, параграф 2, буква г) от Протокола за товарните водолинии от 1988 г.

### **2.3. Предвиденият акт на Комитета по опазване на морската среда към ИМО**

По време на 84-тата си сесия МЕРС трябва да приеме изменения на приложение VI към MARPOL относно:

- определяне на Североизточния Атлантически океан за нова зона за контрол на емисиите (ЗКЕ) (правила 13 и 14 и допълнение VII към приложение VI към MARPOL);
- достъпност на базата данни на ИМО за консумацията на гориво от кораби (ССД на ИМО) и клауза за преглед на краткосрочната мярка за намаляване на парниковите газове (правила 20, 25, 27 и 28).

Очакваше се тези изменения да бъдат приети по време на втората извънредна сесия на МЕРС, която се проведе на 14—17 октомври 2025 г.

При подготовката на МЕРС/ES.2 Съветът на Европейския съюз прие Решение (ЕС) 2025/2093 на Съвета от 10 октомври 2025 г. относно позицията, която трябва да се заеме от името на Европейския съюз в Международната морска организация по време на втората извънредна сесия на Комитета по опазване на морската среда във връзка с приемането на изменения на Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби (MARPOL)<sup>2</sup>.

Съгласно Решение 2025/2093 на Съвета позицията на Съюза на МЕРС/ES.2 беше да се изрази съгласие с приемането на:

- а) измененията на правила 13 и 14 и допълнение VII към приложение VI към MARPOL относно определянето на Североизточния Атлантически океан за нова зона за контрол на емисиите (ЗКЕ),
- б) измененията на правила 20, 25, 27 и 28 от приложение VI към MARPOL относно достъпността на базата данни на ИМО за консумацията на гориво от кораби (ССД на ИМО), и
- в) въвеждането на нова глава 5 в приложение VI към MARPOL относно рамката на ИМО за нулеви нетни емисии.

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

Тъй като заседанието на МЕРС/ЕС.2 беше отложено с една година, ИМО предаде горепосочените изменения на приложение VI към MARPOL съгласно букви а) и б) на МЕРС за приемане на неговата 84-а сесия. За тази цел се представя настоящото предложение.

Успоредно с това, приемането на новата глава 5 на приложение VI към MARPOL относно рамката на ИМО за нулеви нетни емисии съгласно буква в) беше отложено заедно с МЕРС/ЕС.2.

#### **2.4. Предвиденият акт на Комитета по морска безопасност към ИМО**

По време на своята 111-а сесия MSC трябва да приеме изменения на:

- а) глави IV и V и допълнението (Сертификати) към Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море (SOLAS) от 1974 г.,
- б) Международния кодекс за безопасност на високоскоростните плавателни съдове от 1994 г. (Кодекс HSC 1994 г.),
- в) Международния кодекс за безопасност на високоскоростните плавателни съдове от 2000 г. (Кодекс HSC 2000 г.),
- г) Международния кодекс за разширени проверки при прегледи за освидетелстване на кораби за насипни товари и нефтени танкери от 2011 г. (Кодекс ESP 2011 г.),
- д) Международния кодекс за спасителните средства (Кодекс LSA),
- е) Приложение Б към Протокола от 1988 г. към Международната конвенция за товарните водолинии от 1966 г. (Протокол за товарните водолинии от 1988 г.).

### **3. ПОЗИЦИЯ, КОЯТО ТРЯБВА ДА СЕ ЗАЕМЕ В МЕРС 84 ОТ ИМЕТО НА СЪЮЗА**

#### **3.1. Изменения на правила 13 и 14 и допълнение VII към приложение VI към MARPOL**

Държавите — членки на ЕС и Европейската комисия, заедно с Обединеното кралство, Исландия, Дания (Гренландия) и Фарьорските острови представиха на МЕРС 83 документ, в който се предлага Североизточният Атлантически океан да бъде определен за зона за контрол на емисиите на серни оксиди, прахови частици и азотни оксиди съгласно приложение VI към MARPOL. Комисията участва активно в подготвителната работа заедно с крайбрежните държави под координацията на делегацията на Португалия.

Техническата група за определяне на особено чувствителни морски зони (PSSA) и специални зони установи, че предложената ЗКЕ отговаря на критериите, определени в раздел 3 от допълнение III към приложение VI към MARPOL. След като се запозна с изводите на техническата група, МЕРС 83 одобри определянето на Североизточния Атлантически океан за ЗКЕ за контрола на серни оксиди (SO<sub>x</sub>), прахови частици (ПЧ) и азотни оксиди (NO<sub>x</sub>) с оглед на приемане на следващата сесия на МЕРС. Тези изменения бяха разпространени от Секретариата на ИМО чрез циркулярно писмо № 5085 на ИМО от 24 октомври 2025 г.

Съюзът следва да подкрепи предложението, изложено в преразгледания проект за изменения, за определяне на Североизточния Атлантически океан за зона за контрол на емисиите на серни оксиди, прахови частици и азотни оксиди съгласно приложение VI

към MARPOL, защото то ще допринесе за предотвратяването, намаляването и контрола на емисиите на NOx, SOx и ПЧ от кораби, за да се постигнат съответните ползи за здравето и околната среда, като същевременно икономическото въздействие върху морския сектор се запази управляемо.

### 3.2. Изменения на правила 20, 25, 27 и 28 от приложение VI към MARPOL

MEPC 82 създаде група по кореспонденция относно прегледа на краткосрочната мярка за намаляване на ПГ под съвместната координация на Бразилия, Япония и Европейската комисия.

На първото си заседание междусесийната работна група по замърсяването на въздуха и енергийната ефективност (ISWG-APEE 1) разгледа, наред с други теми, достъпността на данните за анализ на базата данни на ИМО за консумацията на корабно гориво от кораби (ССД на ИМО) и клаузата за преглед на краткосрочната мярка за намаляване на ПГ.

По отношение на достъпността на данните от ССД на ИМО, ISWG-APEE 1 разгледа доклада на групата по кореспонденция, която се съгласи да подобри достъпността на данните от ССД на ИМО на етап 1. След обсъждане групата изготви проект за изменения на правило 27 от приложение VI към MARPOL.

MEPC 83 възложи на работната група APEE, наред с другото, да финализира проектоизмененията на приложение VI към MARPOL и свързаните с него насоки относно достъпността на ССД на ИМО.

След като отбеляза, че работната група е разгледала допълнително проектоизмененията на правило 27 от приложение VI към MARPOL и на свързаните с него насоки относно достъпността на ССД на ИМО, изготвени от ISWG-APEE 1, MEPC 83 одобри проектоизменения на правило 27 от приложение VI към MARPOL относно достъпността на ССД на ИМО, с оглед на приемане на следващата сесия на MEPC. Тези изменения бяха разпространени от Секретариата на ИМО чрез циркулярно писмо № 5005 на ИМО от 11 април 2025 г.

Съюзът представи предложение по този въпрос (ISWG-GHG 13/7) с искане за изменение на ССД във връзка с детайлността на данните, допълнителните данни и достъпността. Проектноизмененията са съгласувани с ISWG-GHG 13/7 във връзка с повишената достъпност.

Позицията на Съюза на ISWG-APEE 1 и MEPC 83 беше да подкрепи проектоизмененията на правило 27.

Съюзът следва да подкрепи тези изменения, защото те допълнително ще подобрят достъпността на данните от ССД на ИМО, за да се гарантира стриктното прилагане на рамката на СИ и да се улесни нейното преразглеждане.

По отношение на клаузите за преразглеждане на краткосрочната мярка ISWG-APEE 1 изготви проектоизменения на правила 20, 25 и 28 от приложение VI към MARPOL, като използва за основа приложението към документ MEPC 83/6/11, изготвено от групата по кореспонденция относно актуализиране на позоваването на стратегията на ИМО и относно прегледа на краткосрочната мярка за намаляване на ПГ.

MEPC 83 одобри проектоизмененията на правила 20, 25 и 28 от приложение VI към MARPOL с оглед на приемане на следващата сесия на MEPC. Тези изменения бяха разпространени от Секретариата на ИМО чрез циркулярно писмо № 5085 на ИМО от 24 октомври 2025 г.

Позицията на Съюза на ISWG-APEE 1 и MEPC 83 беше да подкрепи проектоизмененията, представени в MEPC 83/6/11.

Съюзът следва да подкрепи тези изменения, защото те са следствие от приемането на стратегията на ИМО за ПГ от 2023 г. и от приключването на прегледа на краткосрочните мерки от ИМО, и дават възможност за по-нататъшно преразглеждане на тези правила.

#### **4. ПОЗИЦИЯ, КОЯТО ТРЯБВА ДА СЕ ЗАЕМЕ НА MSC 111 ОТ ИМЕТО НА СЪЮЗА**

##### **4.1. Изменения на глави IV и V и допълнението (Свидетелства) към SOLAS, и изменения на Кодекса HSC 1994 г. и на Кодекса HSC 2000 г.**

MSC 103 възложи на Подкомитета по навигация, комуникации и търсене и спасяване (NCSR) работата по разработването на изменения на глави IV и V на SOLAS и на стандарти и насоки за експлоатационните показатели за въвеждането на система за обмен на данни на УКВ (VDES).

NCSR 10 започна обсъждане на тази работа, като разгледа дали подкомитетът следва да разгледа въвеждането на VDES в глава IV на SOLAS в допълнение на въвеждането в глава V на SOLAS. Независимо че подкомитетът може да приоритизира въвеждането на VDES в глава V на SOLAS, позицията на Съюза беше да се подкрепи обмисляне на въвеждането на VDES и в глава IV на SOLAS.

Подкомитетът постигна съгласие да създаде група по кореспонденция под координацията на Япония с цел да се извърши технически, регулаторен и оперативен анализ на VDES, включително на нейния комуникационен компонент и свързаните с него разходи, да се разработят необходимите проектостандарти за експлоатационните показатели и проектоизменения на глави IV и V на SOLAS, както и да се набележат всички последващи изменения на други инструменти.

NCSR 11 продължи обсъждането дали и как да се включи VDES в глави IV и V на SOLAS, като взе предвид вариантите, разработени от групата по кореспонденция. NCSR 11 възстанови групата по кореспонденция за системата за обмен на данни на УКВ (VDES), координирана от Япония, с оглед финализиране на проектоизмененията на SOLAS, включително последващите изменения. Позицията на Съюза на NCSR 11 беше да се подкрепи създаването на работна група по въпросите на корабоплаването, която да продължи да обсъжда измененията на SOLAS, и да се подкрепи възстановяването на групата по кореспонденция, която да продължи необходимата работа между сесиите.

На NCSR 12 беше разгледан докладът на работната група по кореспонденция относно проектоизмененията на SOLAS, включително последващите изменения на задължителните и незадължителните инструменти, и беше постигнато съгласие тази работа да бъде предадена на работна група, за да бъде завършена. След като разгледа доклада на работната група, Подкомитетът постигна съгласие по проектоизмененията на глава V и допълнението към SOLAS. Подкомитетът постигна съгласие и по последващите проектоизменения на кодексите HSC 1994 г. и 2000 г. След като разгледа оценката на работната група относно одобряването на гореупоменатите проектоизменения на SOLAS, подкомитетът постигна съгласие да прикани MSC 110 да ги одобри, като неотложен въпрос, с оглед на приемане на MSC 111 и влизане в сила на 1 януари 2028 г. Позицията на Съюза на NCSR 12 беше да подкрепи работата на групата по кореспонденция и да предложи нейният доклад да бъде отнесен до работна група за допълнително разглеждане.

На MSC 110 бяха одобрени проектоизмененията на глава V на SOLAS и допълнението за въвеждане на системата за обмен на данни на УКВ (VDES), с оглед на последващо приемане на MSC 111. Комитетът също така одобри съответните последващи проектоизменения на кодексите HSC 1994 г. и 2000 г., с оглед на последващо приемане на MSC 111, в съответствие с гореупоменатите проектоизменения на SOLAS. Тези изменения бяха разпространени от Секретариата на ИМО чрез циркулярно писмо № 5063 на ИМО от 29 септември 2025 г.

Позицията на Съюза на MSC 110 беше да се подкрепят проектоизмененията.

Съюзът следва да подкрепи тези изменения, защото е по-ефикасно да се използват специални канали за специфичното за приложението съобщение (ASM) на VDES, като VDES разполага с допълнителен капацитет за обмен на повече цифрови данни и по този начин би могла да отговори на бъдещото нарастване на търсенето на цифрови данни в морските радиосъобщения. В допълнение, обменът на цифрови данни носи многобройни ползи не само за безопасността и ситуационната осведоменост, но и за сигурността, ефикасността на корабоплаването, опазването на морската среда и намаляването на тежестта за морските лица. VDES осигурява значително увеличение на ползите, предоставяни посредством AIS, и се счита за фактор, способстващ за електронната навигация. Способността за обмен на ASM и друга информация между корабите и бреговите власти се подобрява значително с въвеждането на VDES.

По отношение на измененията на правила IV/5, V/4 и V/5 към SOLAS, на NCSR 12 бяха отбелязани съображенията на съвместната експертна група на ИМО/ITU относно разработването на проектоизменения на Конвенцията SOLAS. На нея също така бяха разгледани вариантите за изменение на SOLAS, изготвени от съвместната експертна група на ИМО/ITU, като бяха взети предвид документи, включително коментарите на Съюза до NCSR 12 относно вариантите, представени от съвместната експертна група на ИМО/ITU. NCSR 12 отнесе въпросите до работната група за допълнителен преглед и финализиране на измененията на SOLAS. На NCSR 12 беше постигнато съгласие по проектоизмененията на правила IV/5, V/4 и V/5 към SOLAS относно изискването за разпространение на информация за морската безопасност (MSI) и информация, свързана с търсенето и спасяването (SAR), посредством всички действащи признати мобилни спътникови услуги (RMSS) и одобри обосновката за представянето на горепосочените проектоизменения на MSC 110 за одобрение, с оглед на приемане на MSC 111 и влизане в сила на 1 януари 2028 г. Позицията на Съюза на NCSR 12 беше да се подкрепи предложението на Съюза за проектоизменения на SOLAS относно разпространението на информация, свързана с MSI и SAR, посредством всички действащи признати мобилни спътникови услуги.

На MSC 110 бяха одобрени проектоизмененията на правила IV/5, V/4 и V/5 към SOLAS относно изискването за разпространение на информация за морската безопасност (MSI) и свързана със SAR информация посредством всички работещи мобилни спътникови услуги, признати от Организацията за използване в Световната морска система за бедствие и безопасност (GMDSS), с оглед на последващо приемане на MSC 111. Тези изменения бяха разпространени от Секретариата на ИМО чрез циркулярно писмо № 5063 на ИМО от 29 септември 2025 г.

Позицията на Съюза на MSC 110 беше да се подкрепят проектоизмененията.

Съюзът следва да подкрепи тези изменения, защото с въвеждането на нови признати мобилни спътникови услуги трябва ясно да се посочи изискването за разпространяване на информация, свързана с морската безопасност, и на информация, свързана с

издирването и спасяването, посредством всички действащи признати мобилни спътникови услуги.

#### 4.2. Изменения на Кодекса ESP 2011 г.

На 10-ата си сесия Подкомитетът по проектиране и строителство на кораби (SDC 10) обсъди предвидени измененията на Кодекса ESP 2011 г. и постигна съгласие, че работата следва да се извършва между сесиите в рамките на група по кореспонденция, на която да бъде възложено да разгледа предложението за изменения на Кодекса ESP. Позицията на Съюза на SDC 10 беше да се предложи предложените изменения на Кодекса ESP да бъдат обсъдени от група по кореспонденция или да бъдат отложени за работна група, която да бъде създадена на SDC 11.

На SDC 11 беше разгледан докладът на групата по кореспонденция относно изменения на Кодекса ESP 2011 г., с които се разрешава използването на техники за дистанционна проверка (RIT), като въпросът беше отнесен до работна група. След като разгледа доклада на работната група, SDC 11 одобри проектоизмененията на Кодекса ESP 2011 г., с цел включване на RIT за одобрение на MSC 110 и последващо приемане на MSC 111. Позицията на Съюза на SDC 11 беше да се подкрепи докладът на групата по кореспонденция относно използването на техники за дистанционна проверка и отнасянето му до работна група.

На MSC 110 бяха одобрени проектоизмененията на Кодекса ESP 2011 г., с които се разрешава използването на RIT, с оглед на приемане на MSC 111 и влизане в сила на 1 януари 2028 г. Тези изменения бяха разпространени от Секретариата на ИМО чрез циркулярно писмо № 5063 на ИМО от 29 септември 2025 г.

Позицията на Съюза на MSC 110 беше да се подкрепят проектоизмененията.

Съюзът следва да подкрепи тези изменения, защото тези техники предлагат по-голяма ефикасност, по-голяма гъвкавост и по-голяма надеждност в ежедневните дейности по преглед и инспекция, без да нарушават резултатите от тези прегледи.

#### 4.3. Изменения на Кодекса LSA

На своята 10-а сесия Подкомитетът по корабните системи и оборудване (SSE 10) постигна принципно съгласие за проектоизменения на Кодекса LSA по отношение на изискванията за проектиране и изпитване на прототипи за условията, използвани при експлоатационното изпитване на пускови системи за свободно падащи спасителни лодки без спускане на спасителната лодка, с оглед на финализиране на SSE 11, и възложи на групата по кореспонденция за LSA да финализира проектоизмененията. Позицията на Съюза на SSE 10 беше да се подкрепи прехвърляне на обсъждането на работната група.

След като одобри работата на групата по кореспонденция, SSE 11 разгледа проектоизмененията и възложи на работната група да ги финализира. На SSE 10 беше постигнато съгласие по проектоизмененията на Кодекса LSA с оглед на одобряване на MSC 110 и приемане на MSC 111. Позицията на Съюза на SSE 11 беше да се подкрепи докладът на групата по кореспонденция и да се създаде работна група по спасителните средства, която на тази сесия да финализира проектоизмененията на Кодекса LSA.

След като разгледа проектоизмененията на Кодекса LSA, MSC 110 одобри проектоизмененията, с оглед на приемане на MSC 111. Тези изменения бяха

разпространени от Секретариата на ИМО чрез циркулярно писмо № 5063 на ИМО от 29 септември 2025 г.

Позицията на Съюза на MSC 110 беше да се подкрепят проектоизмененията.

Съюзът следва да подкрепи тези изменения, които ще улеснят безопасността на човешкия живот на море чрез повишаване на доверието в ефективното и ефикасно функциониране на свободно падащите спасителни лодки в случай че корабът трябва да бъде напуснат.

#### **4.4. Изменения на Протокола за товарните водолинии от 1988 г.**

На MSC 107 беше одобрено добавянето на нов продукт за изменение на Протокола за товарните водолинии от 1988 г., така че да се определи изискване за монтирането на леери на палубата, за да се сведат до минимум рисковете за безопасността. Комитетът одобри този нов продукт. Позицията на Съюза на MSC 107 беше да се подкрепи този нов продукт.

На SDC 10, въпреки че беше постигнато принципно съгласие по проектоизменението на правило 25 от Протокола за товарните водолинии от 1988 г., беше отбелязано, че е необходима допълнителна работа за финализирането, и се постигна съгласие да се поиска от Комитета да промени целевата година на приключване на крайния продукт на 2025 г. и да остави точката от дневния ред в предварителния дневен ред на SDC 11. Позицията на Съюза на SDC 10 беше да се подкрепи предложението за изменение на правило 25 от Протокола за товарните водолинии от 1988 г.

На SDC 11 беше постигнато съгласие по проектоизмененията на правило 25 от Протокола за товарните водолинии от 1988 г. за одобрение на MSC 110 и последващо приемане на MSC 111 с последващо влизане в сила на 1 януари 2028 г. Позицията на Съюза на SDC 11 беше да се подкрепи предложението за изменение на правило 25 от Протокола за товарните водолинии от 1988 г.

На MSC 110 бяха одобрени проектоизмененията на правило 25 от Протокола за товарните водолинии от 1988 г. по отношение на изискването за монтиране на леери на палубата, с оглед на приемане на MSC 111. Тези изменения бяха разпространени от Секретариата на ИМО чрез циркулярно писмо № 5063 на ИМО от 29 септември 2025 г.

Позицията на Съюза на MSC 110 беше да се подкрепят проектоизмененията.

Съюзът следва да подкрепи тези изменения, защото монтирането на леери с три реда на палубата може ефективно да подобри защитата на екипажа, да намали риска от падане зад борда и наранявания на екипажа и да подобри безопасността на корабите при минимални икономически разходи.

## **5. СВЪРЗАНО ЗАКОНОДАТЕЛСТВО НА ЕС И КОМПЕТЕНТНОСТ НА ЕС**

### **5.1. Свързано законодателство на ЕС**

### 5.1.1. Изменения на правила 13 и 14 и допълнение VII към приложение VI към MARPOL

Директива (ЕС) 2016/802 има за цел да намали емисиите на серен диоксид от някои течни горива<sup>3</sup>. Стремешът е да се предотврати и контролира замърсяването на въздуха, причинено от вредни емисии, дължащи се на изгарянето на течни горива с високо съдържание на сяра, които вредят на човешкото здраве, околната среда и допринасят за киселинното отлагане. Член 6 и член 13, както и приложение I се отнасят до правилата, определени в приложение VI към MARPOL относно максималното съдържание на сяра в корабните горива и емисиите на SO<sub>x</sub> от кораби във водите на ЕС.

Рамковата директива за морска стратегия<sup>4</sup> изисква от държавите членки да предприемат необходимите мерки, за да се постигне или поддържа „добро състояние на околната среда“ в морската среда до 2020 г. Добро състояние на околната среда означава „състояние на околната среда в морски води, когато те осигуряват екологично разнообразни и динамични океани и морета, които са чисти, здравословни и продуктивни в рамките на присъщите за тях условия и при които използването на морската среда е на устойчиво ниво, като по този начин се запазва потенциалът за използване и за дейности от сегашните и бъдещите поколения“ (член 3, параграф 5 от Рамковата директива за морска стратегия). Определянето на добро състояние на околната среда изисква, наред с другото, предизвиканата от човека еутрофикация да бъде сведена до минимум, особено неблагоприятните последици от нея, например загуба на биологично разнообразие, влошаване на състоянието на екосистемите, цъфтеж на вредни водорасли и недостиг на кислород в дънните води. Намалването на изпускания от морското корабоплаване азот посредством прилагане на изискванията на етап III вследствие от определянето на Североизточния Атлантически океан за ЗКЕА ще подпомогне държавите — членки на ЕС, които се намират по неговото крайбрежие, за постигането на „добро състояние на околната среда“ съгласно Рамковата директива за морска стратегия.

Директивата относно качеството на атмосферния въздух<sup>5</sup> (преразгледана през 2024 г.) определя, наред с другото, пределно допустими стойности за NO<sub>2</sub> с цел да се избегне, предотврати или намали причиненото от замърсяването на въздуха вредно въздействие върху здравето на човека и/или околната среда. В Директивата относно качеството на атмосферния въздух се признава, че за да бъдат постигнати заложените в нея цели, от особено значение е борбата с емисиите от замърсители при самия източник, по-специално посредством мерки за намаляване на емисиите от отработени газове от двигатели на различни подвижни и неподвижни източници чрез стандарти за качеството на двигателите или горивата. Съюзът е въвел различни законодателни актове за регламентиране на емисиите посредством стандарти за двигателите на различните пътнотранспортни средства (леки автомобили, камиони и микробуси

<sup>3</sup> Директива (ЕС) 2016/802 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 г. относно намаляването на съдържанието на сяра в определени течни горива. ОВ L 132, 21.5.2016 г., стр. 58. <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/802/oj>

<sup>4</sup> Директива 2008/56/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 2008 г. за създаване на рамка за действие на Общността в областта на политиката за морска среда, (Рамкова директива за морска стратегия) ОВ L 164, 25.6.2008 г., стр. 19. <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/56/oj>

<sup>5</sup> Директива 2008/50/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 21 май 2008 г. относно качеството на атмосферния въздух и за по-чист въздух за Европа. ОВ L 152, 11.6.2008 г., стр. 1. <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/50/oj>

посредством Евро стандартите<sup>6</sup>) и на извънпътната подвижна техника (плавателни съдове по вътрешните водни пътища и локомотиви посредством Директивата за извънпътната подвижна техника<sup>7</sup>).

Поради това измененията на правила 13 и 14 и допълнение VII към приложение VI към MARPOL относно приемането на зона за контрол на емисиите могат да окажат съществено въздействие върху съдържанието на Директива (ЕС) 2016/802. Това е така, защото създаването на зона за контрол на емисиите в рамките на държавите — членки на ЕС, би засегнало прилагането на тази директива, тъй като член 6, член 13 и приложение I към нея се отнасят до правилата, определени в приложение VI към MARPOL относно максималното съдържание на сяра в корабните горива и емисиите на SOx от кораби във водите на ЕС.

#### *5.1.2. Изменения на правила 20, 25, 27 и 28 от приложение VI към MARPOL*

С Регламент (ЕС) 2015/757 относно мониторинга, докладването и проверката на емисиите на въглероден диоксид от морския транспорт<sup>8</sup> (Регламент на ЕС относно МДП) се установява правната рамка на системата на ЕС за мониторинг, докладване и проверка (МДП) на емисиите на ПГ. Регламентът има за цел да се осигурят надеждни и проверими данни за емисиите на ПГ 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, като липсата на информация. Той влезе в сила на 1 юли 2015 г. Подобряването на достъпността на базата данни на ИМО за консумацията на гориво от кораби (ССД на ИМО) за широката общественост и въвеждането на клаузата за преразглеждане на краткосрочната мярка за намаляване на емисиите на ПГ имат за цел да намалят въглеродния интензитет на международното корабоплаване по начин, съответстващ на равнището на амбиция, определено в стратегията на ИМО за намаляване на емисиите на ПГ от кораби. Подобряването на съгласуваността/качеството на данните, докладвани в ССД на ИМО, и разширяването на достъпа до данни за широката общественост има отражение върху събирането и докладването на данни за консумацията на гориво от корабите и следователно би могло да засегне мониторинга, проверката и докладването на емисиите на ПГ от корабоплаването съгласно Регламента на ЕС относно МДП.

---

<sup>6</sup> Регламент (ЕО) 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2007 г. за типово одобрение на моторни превозни средства по отношение на емисиите от леки превозни средства за превоз на пътници и товари (Евро 5 и Евро 6) и за достъпа до информация за ремонт и техническо обслужване на превозни средства. ОВ L 171, 29.6.2007 г., стр. 1. <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/715/oj>

Регламент (ЕО) № 595/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 18 юни 2009 г. за одобрението на типа на моторни превозни средства и двигатели по отношение на емисиите от тежки превозни средства (Евро VI) и за достъпа до информация за ремонта и техническото обслужване на превозните средства. ОВ L 188, 18.7.2009 г., стр. 1. <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/595/oj>

<sup>7</sup> Регламент (ЕС) 2016/1628 на Европейския парламент и на Съвета от 14 септември 2016 г. относно изискванията за граничните стойности на емисиите на газообразни и прахови замърсители и за одобряването на типа на двигателите с вътрешно горене за извънпътна подвижна техника, за изменение на регламенти (ЕС) № 1024/2012 и (ЕС) № 167/2013 и за изменение и отмяна на Директива 97/68/ЕО. ОВ L 252, 16.9.2016 г., стр. 53. <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1628/oj>

<sup>8</sup> Регламент (ЕС) 2015/757 на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2015 г. относно мониторинга, докладването и проверката на емисиите на въглероден диоксид от морския транспорт и за изменение на Директива 2009/16/ЕО. ОВ L 123, 19.5.2015 г., стр. 55. <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/oj>

В Европейския закон за климата<sup>9</sup> се определят обвързващи цели на Съюза в областта на климата (в сравнение с 1990 г.) за намаляване на нетните емисии на парникови газове — след приспадане на поглъщанията — с най-малко 55 % до 2030 г. и с 90 % до 2040 г. (предложение на Комисията). 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 ПГ законодателите на ЕС приеха следните правни актове, насочени конкретно към емисиите на ПГ от сектора на корабоплаването:

- преразглеждането на Директива 2003/87/ЕО относно схемата на ЕС за търговия с емисии (СТЕ)<sup>10</sup> с Директива (ЕС) 2023/959<sup>11</sup> за разширяване на обхвата на СТЕ на ЕС, така че да обхване сектора на морския транспорт, за да се прилага от 1 януари 2024 г. (заедно с необходимите изменения на Регламента на ЕС относно МДП<sup>12</sup>, 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 сектор<sup>13</sup> (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 (ЕЕХИ) и показателя за въглероден интензитет (СИ), чиято цел е събирането и публикуването на информацията относно

<sup>9</sup> Регламент (ЕС) 2021/1119 на Европейския парламент и на Съвета от 30 юни 2021 г. за създаване на рамката за постигане на неутралност по отношение на климата и за изменение на регламенти (ЕО) № 401/2009 и (ЕС) 2018/1999 („Европейски закон за климата“); ОВ L 243, 9.7.2021 г., стр. 1. <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>

<sup>10</sup> Директива 2003/87/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 13 октомври 2003 г. за установяване на схема за търговия с квоти за емисии на парникови газове в рамките на Общността и за изменение на Директива 96/61/ЕО на Съвета (текст от значение за ЕИП), ОВ L 275, 25.10.2003 г., стр. 32. <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj>

<sup>11</sup> Директива (ЕС) 2023/959 на Европейския парламент и на Съвета от 10 май 2023 г. за изменение на 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 за системата на Съюза за търговия с емисии на парникови газове, ОВ L 130, 16.5.2023 г., стр. 134. <http://data.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj>

<sup>12</sup> 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. <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/957/oj>

<sup>13</sup> Регламент (ЕС) 2023/1805 на Европейския парламент и на Съвета от 13 септември 2023 г. относно използването на възобновяеми и нисковъглеродни горива в морския транспорт и за изменение на Директива 2009/16/ЕО. ОВ L 234, 22.9.2023 г., стр. 48. <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj>

консумацията на гориво и относно техническата и оперативната енергийна ефективност на корабите на база отделен кораб.

Всяка мярка на ИМО по въпроси, свързани с емисиите на ПГ, която ще изисква мониторинг, проверка и докладване на емисиите на ПГ 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.

Поради това измененията на правила 20, 25, 27 и 28 от приложение VI към MARPOL относно достъпността на базата данни на ИМО за консумацията на гориво от кораби (ССД на ИМО) и клаузата за преглед на краткосрочната мярка за намаляване на ПГ могат да окажат съществено въздействие върху изискванията, приложими съгласно Регламент (ЕС) 2015/757, Регламент (ЕС) 2023/1805 и Директива (ЕС) 2023/959.

*5.1.3. Изменения на глави IV и V и допълнението (Свидетелства) към SOLAS, и изменения на Кодекса HSC 1994 г. и на Кодекса HSC 2000 г.*

Член 6 от Директива 2002/59/ЕО относно създаване на система на Общността за контрол на движението на корабите и за информация<sup>14</sup> предвижда, че всеки кораб, който посещава пристанище на държава членка, трябва да бъде оборудван с AIS, която отговаря на стандартите за експлоатационните показатели, изготвени от ИМО.

С Регламент (ЕС) 2019/1239 се създава единна европейска среда за морско информационно обслужване<sup>15</sup>. Съществува възможност за използване на VDES за предаване на информацията за докладване, изисквана от регламента.

Радиокомуникационното оборудване е включено в списъка в раздел 5 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2025/1533 на Комисията<sup>16</sup>. Регламентът за изпълнение съдържа изисквания към проектирането, конструкцията и експлоатационните показатели, както и стандарти за изпитване на морското оборудване. Той се основава на правомощията на Комисията да посочва чрез актове за изпълнение изискванията към проектирането, конструкцията и експлоатационните показатели, както и стандартите за изпитване на морското оборудване, попадащо в приложното поле на Директива 2014/90/ЕС относно морското оборудване<sup>17</sup>, в съответствие с член 35, параграф 2 от нея.

В член 6, параграф 2, буква а), подточка i) от Директива 2009/45/ЕО за правилата за безопасност и стандартите за пътническите кораби<sup>18</sup> е предвидено, че новите пътнически кораби от клас А, извършващи вътрешни пътувания в рамките на ЕС,

<sup>14</sup> Директива 2002/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 27 юни 2002 г. за създаване на система на Общността за контрол на движението на корабите и за информация и отменяща Директива 93/75/ЕИО на Съвета. ОВ L 208, 5.8.2002 г., стр. 10. <http://data.europa.eu/eli/dir/2002/59/oj>

<sup>15</sup> Регламент (ЕС) 2019/1239 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2019 г. за създаване на единна европейска среда за морско информационно обслужване и за отмяна на Директива 2010/65/ЕС, ОВ L 198, 25.7.2019 г., стр. 64. <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1239/oj>

<sup>16</sup> Регламент за изпълнение (ЕС) 2025/1533 на Комисията от 23 юли 2025 г. за определяне на правила за прилагането на Директива 2014/90/ЕС на Европейския парламент и на Съвета относно изискванията към проектирането, конструкцията и експлоатационните показатели и относно стандартите за изпитване на морско оборудване и за отмяна на Регламент за изпълнение (ЕС) 2024/1975 на Комисията. ОВ L, 2025/1533, 23.7.2025 г. [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2025/1533/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/1533/oj)

<sup>17</sup> Директива 2014/90/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 23 юли 2014 г. относно морското оборудване и за отмяна на Директива 96/98/ЕО на Съвета. ОВ L 257, 28.8.2014 г., стр. 146. <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/90/oj>

<sup>18</sup> Директива 2009/45/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 6 май 2009 г. за правилата за безопасност и стандартите за пътническите кораби. ОВ L 163, 25.6.2009 г., стр. 1. <http://data.europa.eu/eli/dir/2009/45/oj>

трябва да отговарят напълно на изискванията на Конвенцията SOLAS от 1974 г. и нейните изменения. Следователно, всякакви промени в правилата на SOLAS биха засегнали общите правила на Съюза, определени в директивата.

Поради това измененията на глави IV и V и допълнението (Свидетелства) към SOLAS, както и измененията на Кодекса HSC 1994 г. и Кодекса HSC 2000 г. могат да окажат съществено въздействие върху изискванията, приложими съгласно Директива 2002/59/ЕО, Директива 2014/90/ЕС и Директива 2009/45/ЕО.

#### *5.1.4. Изменения на Кодекса ESP 2011 г.*

С Регламент (ЕС) № 530/2012 относно ускореното въвеждане на изисквания за двукорпусни или еквивалентни конструкции за еднокорпусни нефтени танкери<sup>19</sup> се въвежда изискване за задължително прилагане на Схемата за оценка на състоянието (СОС) на ИМО спрямо еднокорпусните нефтени танкери на възраст над 15 години. В Подобрената програма за инспекции по време на прегледа 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 СОС, всички промени в инспекциите по ESP, като например текущите изменения за насочване на прегледите само към съмнителните области за измерването на дебелината на двукорпусните нефтени танкери при прегледа на първото обновяване, ще бъдат автоматично приложими посредством Регламент (ЕС) № 530/2012.

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

#### *5.1.5. Изменения на Кодекса LSA*

Стандартите за спасителни лодки и спасителни плотове, както и за съоръжения за спускане на вода и лебедките, се уреждат от Регламент за изпълнение (ЕС) 2025/1533, в който се правят позовавания на Кодекса LSA. Регламентът за изпълнение съдържа изисквания към проектирането, конструкцията и експлоатационните показатели, както и стандарти за изпитване на морското оборудване. Той се основава на правомощията на Комисията да посочва чрез актове за изпълнение изискванията към проектирането, конструкцията и експлоатационните показатели, както и стандартите за изпитване на морското оборудване, попадащо в приложното поле на Директива 2014/90/ЕС относно морското оборудване, в съответствие с член 35, параграф 2 от нея.

В Директива 2009/45/ЕО за правилата за безопасност и стандартите за пътническите кораби член 6, параграф 2, буква а), подточка i) прилага SOLAS, както е изменена, както и съответните кодекси, включително Кодекса LSA за пътнически кораби от клас А, докато в приложение I, глава III „Спасителни средства“ се определят различни и обширни изисквания за пътническите кораби от класове В, С и D, когато извършват вътрешни пътувания, също и по отношение на спасителните плотове и спасителните лодки посредством прилагането на Кодекса LSA.

---

<sup>19</sup> Регламент (ЕС) № 530/2012 на Европейския парламент и на Съвета от 13 юни 2012 г. относно ускореното въвеждане на изисквания за двукорпусни или еквивалентни конструкции за еднокорпусни нефтени танкери. ОВ L 172, 30.6.2012 г., стр. 3. <http://data.europa.eu/eli/reg/2012/530/oj>

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.

#### 5.1.6. *Изменения на Протокола за товарните водолинии от 1988 г.*

Понятието „международни конвенции“ е определено в Директива 2009/45/ЕО за правилата за безопасност и стандартите за пътническите кораби (член 2, буква а) и обхваща Конвенцията за товарните водолинии заедно с протоколите и измененията към нея, както и свързаните кодекси със задължително прилагане, в най-актуалните версии на тези документи. В допълнение, в член 6, параграф 2, буква б) от същата директива е посочено, че „всички нови пътнически кораби с дължина от 24 метра и повече се съобразяват с изискванията на Международната конвенция за товарните водолинии от 1966 г.“.

Поради това, измененията на Протокола за товарните линии от 1988 г. могат да окажат съществено въздействие върху прилагането на Директива 2009/45/ЕО.

#### 5.2. Компетентност на ЕС

Предметът на предвидените актове се отнася до области, които до голяма степен са обхванати от вторичното законодателство на Съюза, както е обяснено в раздел 5.1. Поради това, Съюзът има външна изключителна външна компетентност по силата на последната част от член 3, параграф 2 от ДФЕС, тъй като предвидените актове могат да „засегнат общите правила или да променят техния обхват“. Предвидените актове могат да окажат съществено въздействие върху съдържанието на следното законодателство на ЕС, а именно:

- Директива (ЕС) 2016/802. Това е така, защото създаването на зона за контрол на емисиите в рамките на държавите — членки на ЕС, би засегнало прилагането на тази директива, тъй като член 6, член 13 и приложение I към нея се отнасят до правилата, определени в приложение VI към MARPOL относно максималното съдържание на сяра в корабните горива и емисиите на SOx от кораби във водите на ЕС.
- Регламент (ЕС) 2015/757. Това е така, защото с него се установява правната рамка за система на ЕС за мониторинг, докладване и проверка (МДП) на емисиите на ПГ. Спазването на новите задължения, произтичащи от разширяването на СТЕ на ЕС, което обхваща 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, преразгледана с Директива (ЕС) 2023/959, с цел разширяване на СТЕ на ЕС, така че да обхване сектора на морския транспорт. Това е така, защото тя е тясно свързана с мерките на ИМО относно ПГ, 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 информацията относно техническата и оперативната енергийна ефективност на корабите на база всеки отделен кораб.
- Регламент (ЕС) 2023/1805. Това е така, защото тя е тясно свързана с мерките на ИМО относно ПГ, 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 база всеки отделен кораб.

- Директива 2002/59/ЕО. Това е така, защото в член 6 е предвидено, че всеки кораб, който посещава пристанище на държава членка, трябва да бъде оборудван с AIS, която да отговаря на стандартите за експлоатационните показатели, изготвени от ИМО.
- Регламент (ЕС) 2019/1239. Това е така, защото съществува възможност за използване на VDES за предаване на информацията за докладване, изисквана от регламента.
- Директива 2014/90/ЕС и Регламент за изпълнение (ЕС) 2025/1533 на Комисията. Това е така, защото радиокомуникационното оборудване е включено в списъка в раздел 5 от регламента за изпълнение. В допълнение, стандартите за спасителните лодки и спасителните плотове, както и за съоръженията за спускане на вода и лебедките, се уреждат от регламента за изпълнение, в който се правят позовавания на Кодекса LSA.
- Директива 2009/45/ЕО. Това е така, защото в член 6, параграф 2, буква а), подточка i) е предвидено, че новите пътнически кораби от клас А трябва да отговарят напълно на изискванията на Конвенцията SOLAS от 1974 г. и нейните изменения, както и на съответните кодекси, включително Кодекса LSA за пътническите кораби от клас А. Това е така, защото съгласно член 6, параграф 4, когато извършват вътрешни пътувания, високоскоростните пътнически плавателни съдове, които са построени или са подложени на ремонт, промени или модификации, които са от съществен характер, на или след 1 януари 1996 г., трябва да отговарят на изискванията на правила X/2 и X/3 от Конвенцията SOLAS от 1974 г., с които се предвижда прилагането на „Кодекса за високоскоростни плавателни съдове“. В приложение I, глава III от нея относно спасителните средства се определят различни и широкообхватни изисквания за пътническите кораби от класове В, С и D, когато извършват вътрешни пътувания, включително по отношение на спасителните плотове и спасителните лодки, посредством прилагането на Кодекса LSA. В допълнение, понятието „международни конвенции“, определено в член 2, буква а), включва Конвенцията за товарните водолинии, заедно с протоколите и измененията към нея, както и свързаните с нея кодекси със задължително прилагане, в тяхната най-актуална версия. В допълнение, в член 6, параграф 2, буква б) от същата директива е посочено, че „всички нови пътнически кораби с дължина от 24 метра и повече се съобразяват с изискванията на Международната конвенция за товарните водолинии от 1966 г.“.
- Регламент (ЕС) № 530/2012. Това е така, защото с него се прави задължително прилагането на Схемата за оценка на състоянието (СОС) на ИМО за еднокорпусни нефтени танкери на възраст над 15 години. В Подобрената програма за инспекции по време на прегледа 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 СОС, всички промени в инспекциите по ESP, като например текущите изменения за насочване на прегледите само към съмнителните области за измерването на дебелината на двукорпусните нефтени танкери при прегледа на първото обновяване, ще бъдат автоматично приложими посредством Регламент (ЕС) № 530/2012.

## **6. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ**

### **6.1. Процесуалноправно основание**

#### *6.1.1. Принципи*

В член 218, параграф 9 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС) е предвидено 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 споразумението<sup>20</sup>.

Понятието „актове с правно действие“ включва актове с правно действие по силата на нормите на международното право, които уреждат съответния орган. Това се отнася по-специално до ситуацията, при която международното споразумение, с което се създава органът, предвижда, че неговите решения са задължителни за страните. Такъв е случаят например, когато международното споразумение предоставя на органа правомощието да изменя определени аспекти на споразумението или приложенията към него.

#### *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.

Предвидените актове, които МЕРС 84 към ИМО има за задача да приеме, представляват актове с правно действие, тъй като могат да окажат съществено въздействие върху съдържанието на законодателството на ЕС, както е посочено в раздели 5.1 и 5.2 по-горе.

Предвидените актове, които MSC 111 към ИМО има за задача да приеме, представляват актове с правно действие, тъй като са в състояние да окажат съществено въздействие върху съдържанието на законодателството на ЕС, както е посочено в раздел 5.1 по-горе.

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

Поради това, 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.

---

<sup>20</sup> Дело C-399/12 Германия/Съвет (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, т. 64.

### *6.2.2. Приложение в конкретния случай*

Главната цел и съдържание на предвидения акт са свързани с морския транспорт, въпреки че някои от предвидените изменения се отнасят до екологични аспекти. 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 Международната морска организация на 84-тата сесия на Комитета по опазване на морската среда във връзка с приемането на изменения на Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби (MARPOL) и на 111-ата сесия на Комитета по морска безопасност във връзка с приемането на изменения на Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море (SOLAS) от 1974 година, Международния кодекс за безопасност на високоскоростните плавателни съдове от 1994 година (Кодекс HSC 1994 година), Международния кодекс за безопасност на високоскоростните плавателни съдове от 2000 година (Кодекс HSC 2000 година), Международния кодекс за подобрената програма за инспекции по време на прегледа на кораби за насипни товари и нефтени танкери от 2011 година (Кодекс ESP 2011 година), Международния кодекс за спасителните средства (Кодекс LSA) и Протокола от 1988 година във връзка с Международната конвенция за товарните водолинии от 1966 година (Протокол относно товарните водолинии от 1988 година)

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 предотвратяването на замърсяването на морските води и въздуха от кораби. Всички държави — членки на Съюза са членове на ИМО. Съюзът не е член на ИМО.
- (3) Съгласно член 38, буква а) от Конвенцията за ИМО Комитетът по опазване на морската среда (MEPC) изпълнява 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 и особено по отношение приемането на нови и на изменения в съществуващите правила или други разпоредби. На 84-тата си сесия MEPC ще приеме изменения на MARPOL в съответствие с член 16, параграф 2, букви б), в) и г).
- (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 със същата 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 и прието от ИМО. На своята 111-а сесия MSC ще приеме изменения в съответствие с член VIII, буква б), подточка iv) от Конвенцията SOLAS и член VI (2), буква г) от Протокола за товарните водолинии от 1988 г.

- (5) На 84-тата си сесия на 27 април — 1 май 2026 г. Комитетът по опазване на морската среда към ИМО трябва да приеме изменения на приложение VI към Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби (MARPOL) относно определянето на Североизточния Атлантически океан за нова зона за контрол на емисиите (правила 13 и 14 и допълнение VII), относно достъпността на базата данни на ИМО за консумация на гориво от кораби (ССД на ИМО) и клаузата за преглед на краткосрочната мярка за намаляване на емисиите на ПГ (правила 20, 25, 27 и 28).
- (6) На своята 111-а сесия от 13 до 22 май 2026 г. Комитетът по морска безопасност към ИМО трябва да приеме изменения на глави IV и V и допълнението (Сертификати) към Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море (SOLAS) от 1974 г., Международния кодекс за безопасност на високоскоростните плавателни съдове от 1994 г. (Кодекс HSC 1994 г.), Международния кодекс за безопасност на високоскоростните плавателни съдове от 2000 г. (Кодекс HSC 2000 г.), Международния кодекс за подобрената програма за инспекции по време на прегледа на кораби за насипни товари и нефтени танкери от 2011 г. (Кодекс ESP 2011 г.), Международния кодекс за спасителните средства (Кодекс LSA) и приложение Б към Протокола от 1988 г. във връзка с Международната конвенция за товарните водолинии от 1966 г. (Протокол за товарните водолинии от 1988 г.).
- (7) Предвидените актове на МЕРС и MSC ще имат правни последици.
- (8) Поради това, е целесъобразно да се установи позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза на МЕРС 84, тъй като предвидените актове могат да окажат съществено въздействие върху съдържанието на правото на Съюза, а именно Директива (ЕС) 2016/802 относно намаляването на съдържанието на сяра в определени течни горива<sup>1</sup>, Регламент (ЕС) 2015/757 относно мониторинга, докладването и проверката на емисиите на въглероден диоксид от морския транспорт<sup>2</sup>, Директива (ЕС) 2023/959, изменяща 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<sup>3</sup>, Регламент (ЕС) 2023/1805 относно използването на възобновяеми и нисковъглеродни горива в морския транспорт<sup>4</sup>.
- (9) Поради това, Съюзът следва да подкрепи измененията на правила 13 и 14 и допълнение VII към приложение VI към MARPOL, защото те ще допринесат за предотвратяването, намаляването и контрола на емисиите на замърсители на въздуха от кораби, за да се постигнат съответните здравни, екологични и икономически ползи.

---

<sup>1</sup> ОВ L 132, 21.5.2016 г., стр. 58.

<sup>2</sup> ОВ L 123, 19.5.2015 г., стр. 55.

<sup>3</sup> ОВ L 130, 16.5.2023 г., стр. 134.

<sup>4</sup> ОВ L 234, 22.9.2023 г., стр. 48.

- (10) Съюзът трябва също така да подкрепи измененията на правило 27 от приложение VI към MARPOL, защото те допълнително ще подобрят достъпността на данните от ССД на ИМО, за да се гарантира стриктното прилагане на рамката на СИИ и да се улесни нейното преразглеждане.
- (11) Съюзът трябва да подкрепи измененията на правила 20, 25, 27 и 28 от приложение VI към MARPOL, защото те са следствие от приемането на стратегията на ИМО за ПГ от 2023 г. и от приключването на прегледа на ИМО на краткосрочните мерки и дават възможност за по-нататъшно преразглеждане на тези правила.
- (12) Целесъобразно е да се установи позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза на MSC 111, 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 кораби<sup>5</sup>, Директива 2002/59/ЕО за създаване на система на Общността за контрол на движението на корабите и за информация<sup>6</sup>, Регламент (ЕО) № 530/2012 относно ускореното въвеждане на изисквания за двукорпусни или еквивалентни конструкции за еднокорпусни нефтени танкери<sup>7</sup> и Директива 2014/90/ЕС относно морското оборудване<sup>8</sup>.
- (13) Поради това, Съюзът следва да подкрепи измененията на глави IV и V и допълнението (Свидетелства) към SOLAS, на Кодекса HSC 1994 г. и на Кодекса HSC 2000 г., защото е по-ефикасно да се използват специални канали за специфично за приложението съобщение (ASM) на VDES, като VDES разполага с допълнителен капацитет за обмен на повече цифрови данни и по този начин би могло да отговори на бъдещото нарастване на търсенето на цифрови данни в морските радиосъобщения. В допълнение, обменът на цифрови данни носи многобройни ползи не само за безопасността и ситуационната осведоменост, но и за сигурността, ефикасността на корабоплаването, опазването на морската среда и намаляването на тежестта за морските лица. VDES осигурява значително увеличение на ползите, предоставяни посредством AIS, и се счита за фактор, способстващ за електронната навигация. Способността за обмен на ASM и друга информация между корабите и бреговите власти се подобрява значително с въвеждането на VDES. Съюзът следва също така да подкрепи тези изменения, защото с въвеждането на нови признати мобилни спътникови услуги трябва ясно да се посочи изискването за разпространение на информация, свързана с морската безопасност, и на информация, свързана с издирването и спасяването, посредством всички действащи признати мобилни спътникови услуги.
- (14) Съюзът следва да подкрепи измененията на Кодекса ESP 2011 г., защото тези техники предлагат по-голяма ефикасност, по-голяма гъвкавост и по-голяма надеждност в ежедневните дейности по преглед и инспекция, без да се засягат резултатите от тези прегледи.
- (15) Съюзът следва да подкрепи измененията на Кодекса LSA, които ще улеснят безопасността на човешкия живот на море чрез повишаване на доверието в

---

<sup>5</sup> ОВ L 163, 25.6.2009 г., стр. 1.

<sup>6</sup> ОВ L 208, 5.8.2002 г., стр. 10.

<sup>7</sup> ОВ L 172, 30.6.2012 г., стр. 3.

<sup>8</sup> ОВ L 257, 28.8.2014 г., стр. 146.

ефективното и ефикасно функциониране на свободно падащите спасителни лодки в случай че корабът трябва да бъде напуснат.

- (16) Съюзът следва да подкрепи измененията на Протокола за товарните водолинии от 1988 г., защото поставянето на леери с три реда на палубата може ефективно да подобри защитата на екипажа, да намали риска от падане зад борда и наранявания на екипажа и да подобри безопасността на корабите при минимални икономически разходи.
- (17) Позцията на Съюза трябва да се изрази от държавите — членки на Съюза, които са членки на ИМО, като действат съвместно в интерес на Европейския съюз.

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

#### *Член 1*

Позцията, която трябва да се заеме от името на Съюза на 84-тата сесия на Комитета по опазване на морската среда към Международната морска организация (ИМО) и на всички последващи сесии, е да се изрази съгласие с приемането на измененията на:

- а) правила 13 и 14 и допълнение VII към приложение VI към MARPOL относно определянето на Североизточния Атлантически океан за нова зона за контрол на емисиите (ЗКЕ),
- б) правила 20, 25, 27 и 28 от приложение VI към MARPOL относно достъпността на базата данни на ИМО за консумацията на гориво от кораби (ССД на ИМО) и клаузата за преглед на краткосрочната мярка за намаляване на емисиите на ПГ.

#### *Член 2*

Позцията, която трябва да се заеме от името на Съюза на 111-ата сесия на Комитета по морска безопасност към Международната морска организация (ИМО) и на всички последващи сесии, е да се изрази съгласие с приемането на измененията на:

- а) глави IV и V и допълнението (Сертификати) към Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море (SOLAS) от 1974 г.,
- б) Международния кодекс за безопасност на високоскоростните плавателни съдове от 1994 г. (Кодекс HSC 1994 г.),
- в) Международния кодекс за безопасност на високоскоростните плавателни съдове от 2000 г. (Кодекс HSC 2000 г.),
- г) Международния кодекс за разширени проверки при прегледи за освидетелстване на кораби за насипни товари и нефтени танкери от 2011 г. (Кодекс ESP 2011 г.),
- д) Международния кодекс за спасителните средства (Кодекс LSA),
- е) Приложение Б към Протокола от 1988 г. към Международната конвенция за товарните водолинии от 1966 г. (Протокол за товарните водолинии от 1988 г.).

*Член 3*

- ж) Позицията, посочена в член 1, трябва да се изрази от държавите — членки на Съюза, които са членове на Комитета по опазване на морската среда към ИМО, като действат съвместно в интерес на Съюза.
  
- з) Позицията, посочена в член 2, трябва да се изрази от държавите — членки на Съюза, които са членове на Комитета по морска безопасност към ИМО, като действат съвместно в интерес на Съюза.

*Член 4*

Адресати на настоящото решение са държавите членки.

Съставено в Брюксел на    година.

*За Съвета  
Председател*