





ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 31.3.2023 г.
COM(2023) 181 final

2023/0092 (NLE)

Предложение за

РЕШЕНИЕ НА СЪВЕТА

относно позицията, която трябва да се заеме от името на Европейския съюз в Международната морска организация по време на 107-ата сесия на Комитета по морска безопасност, във връзка с приемането на измененията на Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море (Конвенцията SOLAS), международните кодекси за безопасност на високоскоростните плавателни съдове от 1994 година (Кодекс HSC 1994) и от 2000 година (Кодекс HSC 2000), Международния кодекс за кораби, плаващи в полярни води (Полярния кодекс), Международната конвенция за вахтената служба и нормите за подготовка и освидетелстване на моряците (Конвенцията STCW) от 1978 година и съответния Кодекс и Международния кодекс за спасителни средства (LSA)

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. ПРЕДМЕТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

Настоящото предложение се отнася до решението за установяване на позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза на 107-ата сесия на Комитета по морска безопасност (MSC 107) към Международната морска организация, която ще се състои от 31 май до 9 юни 2023 г.

По време на MSC 106 беше предвидено на MSC 107 да се приемат изменения на:

- (1) глава II-2 от Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море (Конвенцията SOLAS) от 1974 г. и на международните кодекси за безопасност на високоскоростните плавателни съдове от 1994 г. (Кодекс HSC 1994) и от 2000 г. (Кодекс HSC 2000);
- (2) глава XIV от Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море (SOLAS) от 1974 г. и на Международния кодекс за кораби, плаващи в полярни води (Полярния кодекс);
- (3) Международната конвенция за вахтената служба и нормите за подготовка и освидетелстване на моряците от 1978 г. (STCW) и съответния Кодекс;
- (4) и на Международния кодекс за спасителни средства (LSA).

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 разглежда също 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 безопасност на човешкия живот на море от 1974 г. („Конвенцията 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 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.

В Комитета по морска безопасност към ИМО влизат всички членове на ИМО и той заседава най-малкото 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.

В Комитета по опазване на морската среда към ИМО също влизат всички членове на ИМО и той заседава най-малкото веднъж годишно. Той се занимава със свързани с околната среда въпроси от компетентността на Организацията по отношение на контрола и предотвратяването 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. 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 уязвими 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 от или по силата на друг международен инструмент, одобрен от ИМО. Решенията на Комитета по морска безопасност и Комитета по опазване на морската среда, както и на техните спомагателни органи, се вземат с мнозинство от членовете.

2.3. Предвиденият акт на Комитета по морска безопасност към ИМО

По време на своята 107-а сесия от 31 май до 9 юни 2023 г. MSC трябва да приеме изменения на глава II-2 от Конвенцията SOLAS и кодексите за високоскоростни плавателни съдове от 1994 г. и 2000 г. относно забраната на перфлуорооктансулфоновата киселина (PFOS), на глава XIV от Конвенцията SOLAS и на Полярния кодекс относно безопасността на риболовните кораби, на Конвенцията STCW и Кодекса STCW за използване на електронни свидетелства и на Кодекса LSA относно стандартите за вентилация в напълно затворените спасителни лодки.

Целта на предвидените изменения на глава II-2 от Конвенцията SOLAS и кодексите за високоскоростни плавателни съдове от 1994 г. и 2000 г. е да се забрани използването на пожарогасителна пяна, съдържаща PFOS, при гасенето на морски пожари.

Целта на предвидените изменения на глава XIV от Конвенцията SOLAS и на Полярния кодекс е да се повишат стандартите за безопасност за кораби, които не са предмет на Конвенцията SOLAS, плаващи в полярни води.

Целта на предвидените изменения на Конвенцията STCW и Кодекса STCW е да се въведе използването на електронни свидетелства на моряците, за да се улесни работата,

да се намали административната тежест за администрациите на знамето, служителите на държавния пристанищен контрол и моряците и да се даде възможност за по-бързо идентифициране на свидетелства, издадени чрез измама.

Целта на предвидените изменения на Кодекса LSA е да се повишат изискванията за безопасност по отношение на стандартите за вентилация в напълно затворените спасителни лодки.

3. ПОЗИЦИЯ, КОЯТО ТРЯБВА ДА СЕ ЗАЕМЕ ОТ ИМЕТО НА СЪЮЗА

3.1. Изменения на глава II-2 от Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море (Конвенцията SOLAS) от 1974 г. и на международните кодекси за безопасност на високоскоростните плавателни съдове от 1994 г. (Кодекс HSC 1994) и от 2000 г. (Кодекс HSC 2000)

На MSC 101 беше одобрен нов документ за забрана на използването на PFOS в нови пожарогасителни системи, който беше подкрепен от Съюза. По време на MSC 101 това предложение беше добавено в двугодишния дневен ред на Подкомитета по корабните системи и оборудване (SSE).

На своята 7-а сесия SSE се съгласи да бъде разширен обхватът на документа относно „Разработване на разпоредби за забрана на използването на пожарогасителна пяна, съдържаща перфлуорооктансулфонова киселина (PFOS), за борба с пожарите на борда на кораби“, за да се включат други разпоредби от глава II-2 на Конвенцията SOLAS, както и други инструменти с оглед одобрението им на MSC 102. Съюзът подкрепи включването на този нов документ в дневния ред на 8-ата сесия на SSE (SSE 8).

На MSC 102 беше изразено съгласие да се разшири обхватът на документа и да се включи в дневния ред на SSE 8, което беше подкрепено от Съюза.

На SSE 8 беше изразено съгласие с проектоизмененията на глава II-2 от Конвенцията SOLAS, както и с измененията на кодексите за високоскоростни плавателни съдове от 1994 г. и от 2000 г. относно забраната на PFOS. По време на SSE 8 Съюзът изрази позиция в подкрепа на предложените проектоизменения на глава II-2 от Конвенцията SOLAS и на измененията на кодексите за високоскоростни плавателни съдове от 1994 г. и от 2000 г. и предложи те да бъдат предадени на работна група, която да финализира измененията на Конвенцията SOLAS и на кодексите за високоскоростни плавателни съдове.

На своята 106-а сесия MSC одобри проектоизмененията на глава II-2 от Конвенцията SOLAS и на кодексите за високоскоростни плавателни съдове от 1994 г. и 2000 г. (точка 11.29 от доклада за MSC 106 (MSC 106/19) с оглед приемането им на MSC 107.

На MSC 106 Съюзът зае позиция в подкрепа на одобряването на проектоизмененията на глава II-2 от Конвенцията SOLAS и на измененията на кодексите за високоскоростни плавателни съдове от 1994 г. и 2000 г.

Позицията на Съюза следва да бъде в подкрепа на тези изменения, тъй като PFOS е вредно вещество както за човешкото здраве, така и за морската среда, и тези изменения ще забранят използването на пожарогасителна пяна, съдържаща PFOS, при гасенето на морски пожари.

3.2. Изменения на глава XIV от Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море (Конвенцията SOLAS) от 1974 г. и на Полярния кодекс

На MSC 100 бяха разгледани предложените изменения на глава XIV на Конвенцията SOLAS, за да се улесни задължителното прилагане на някои разпоредби за риболовните кораби. Освен това на 100-ата си сесия MSC разгледа възможността да направи задължителни някои методики за определяне на оперативните способности на кораба в ледови условия като съществен елемент от планирането на пътуването (Полярен кодекс, глава 11) и даде уверение, че може да обоснове необходимостта от задължително наличие на борда на Оперативния наръчник за плаване в полярни води (PWOM) към Полярния кодекс или елементи от него.

Що се отнася до риболовните кораби, на MSC 100 позицията на Съюза беше подкрепа за това на MSC 100 да бъдат проучени допълнително предложенията за изменения на глава XIV от Конвенцията SOLAS и на Полярния кодекс.

На MSC 101 Комитетът разгледа разширяването на обхвата на разпоредбите на Полярния кодекс така, че да се включат корабите, които не са предмет на Конвенцията SOLAS, както и предложение за проект на резолюция на Асамблеята, с която се призовават държавите членки да предприемат на доброволна основа стъпки за прилагане на мерките за безопасност на Полярния кодекс за кораби, които не са предмет на Конвенцията SOLAS.

След това на MSC 101 Комитетът одобри проекта на резолюция на Асамблеята относно временните мерки за безопасност на корабите, които не са сертифицирани по Конвенцията SOLAS, плаващи в полярни води, и реши да се позове на NCSR 7, за да разгледа последиците и осъществимостта на прилагането на глави 9 и 11 от Полярния кодекс за кораби, които не са предмет на Конвенцията SOLAS, както и да определи как най-добре да се повиши безопасността на въпросните кораби, включително евентуално разработване на изменения на Конвенцията SOLAS и/или на Полярния кодекс.

Изразената от Съюза позиция на 101-вата сесия на MSC беше

1. принципна подкрепа на предложението за отнасяне на този въпрос до NCSR за допълнително разглеждане;
2. подкрепа на разработването на проект за резолюция на Асамблеята по отношение на риболовните кораби.

На 7-ото си заседание Подкомитетът по навигация, комуникации и търсене и спасяване (NCSR) се съгласи да създаде работна група за кореспонденция, координирана от Нова Зеландия.

На същото заседание позицията на Съюза беше да подкрепи като цяло предложението за започване на разглеждането на технически въпроси, свързани с осъществимостта и последиците от прилагането на глави 9 и 11 от Полярния кодекс за кораби, които не са предмет на Конвенцията SOLAS.

На NCSR 8 Подкомитетът се съгласи, че:

- (1) проектоизмененията на Полярния кодекс, които ще бъдат разработени, следва да бъдат ограничени до съществуващите части I-A и I-B, с възможни последващи изменения на уводната част;
- (2) обхватът на прилагане на съответните разпоредби, които ще бъдат разработени в част I-A от Полярния кодекс, следва да бъде разширен най-малко за всички

пътувания, при които се извършва дейност в полярни води, за риболовни кораби с дължина 24 метра и повече, яhti за отдих с бруто тонаж 300 или повече тона, които не осъществяват търговска дейност, и товарни кораби с бруто тонаж 300 или повече тона, но под бруто тонаж 500 тона; и

- (3) проектоизменения на глава XIV на Конвенцията SOLAS следва да се разработят с оглед разширяване на прилагането на Полярния кодекс за други кораби, както и с оглед разглеждане на изключенията и на правото на преценка.

С цел да се постигне по-нататъшен напредък по този въпрос Подкомитетът накрая се съгласи да възстанови работната група за кореспонденция относно мерките за безопасност за кораби, които не са предмет на Конвенцията SOLAS, плаващи в полярни води.

На NCSR 8 позицията на Съюза беше да подкрепи възстановяването на групата за кореспонденция с цел по-нататъшно разработване на текста на глави 9 и 11, както и да разработи проект на текст за изменение на Конвенцията SOLAS, по-специално за риболовните кораби и плавателните съдове за отдих.

На NCSR 9 Съюзът изрази позиция в подкрепа на проектоизмененията на глава XIV на SOLAS, както и проектоизмененията на части I-A и 1-B от Полярния кодекс по отношение на риболовните кораби и плавателните съдове за отдих.

На MSC 106 Комитетът одобри предвидените изменения на глава XIV от Конвенцията SOLAS и на Полярния кодекс (точка 13.9 от доклада MSC 106 (MSC 106/19), с оглед приемането им от MSC 107 и влизането им в сила на 1 януари 2026 г.

На MSC 106 позицията на Съюза беше да подкрепи проектоизмененията на глава XIV на Конвенцията SOLAS, както и проектоизмененията на части I-A и 1-B от Полярния кодекс.

Позицията на Съюза следва да бъде в подкрепа на тези изменения, тъй като те ще подобрят стандартите за безопасност за кораби, които не са предмет на Конвенцията SOLAS, плаващи в полярни води.

3.3. Изменения на Международната конвенция за вахтената служба и нормите за подготовка и освидетелстване на моряците от 1978 г. (Конвенцията STCW) и съответния Кодекс

Подкомитетът по човешкия елемент, обучението и вахтената служба (HTW) на своето 5-о заседание разгледа проектопредложението за единно тълкуване на правило I/2 от Конвенцията STCW, което има за цел да изясни значението на термина „оригинал“ за свидетелствата на морските лица, с оглед на възможността за използване на електронни свидетелства за целите на Конвенцията STCW, каквато вече е практиката при други конвенции. Всъщност ИМО вече е разработила Насоки за използването на електронни свидетелства (FAL.5/Circ.39/Rev.2). На HTW 5 обаче бяха изразени различни мнения относно това дали въпросните насоки вече позволяват електронно освидетелстване от STCW.

Позицията на Съюза на HTW 5 беше да подкрепи предложението за изясняване на значението на термина „оригинал“ (правило I/2 от Конвенцията STCW), за да се даде възможност за признаване на свидетелства в електронна форма.

На своето 100-то заседание Комитетът по морска безопасност (MSC) се съгласи да включи в двугодишния дневен ред на Подкомитета HTW и предварителния дневен ред за HTW 6 документ относно „Разработване на изменения на Конвенцията STCW и Кодекса STCW за използването на електронни свидетелства и документи на моряците“, с целева година на завършване 2020 г., в сътрудничество с Подкомитет III, както и когато бъде поискано от Подкомитета HTW. На това 100-то заседание MSC се съгласи също така да информира Комитета FAL за новия документ, тъй като Комитетът FAL одобри Насоките за използването на електронни свидетелства (FAL.5/Circ.39/Rev.2).

На MSC 100 позицията на Съюза беше да подкрепи предложението за нов документ за използването на електронни свидетелства съгласно Конвенцията STCW и Кодекса STCW.

На HTW 6 беше отбелязано, че най-добрият начин за действие би бил да се започне обсъждането на този въпрос в работна група за кореспонденция. Позицията на ЕС на HTW 6 беше да подкрепи създаването на работна група за кореспонденция.

На седмото си заседание HTW, след обсъждане на доклада на работната група за кореспонденция, призна, че са необходими по-нататъшна работа и обсъждане относно изменението на съответните правила на Конвенцията STCW, разпоредбите на части А и Б от Кодекса STCW и разработването на проекти на насоки. Поради това той възстанови работната група за кореспонденция.

Позицията на Съюза на HTW 7 беше да подкрепи като цяло дейността на работната група за кореспонденция и да предложи докладът да бъде предаден на работна група, която да бъде създадена по време на HTW 8, за да финализира проектоизмененията на STCW и проекта за насоки.

По време на HTW 8 беше отбелязан значителният напредък на работната група за кореспонденция в разработването на проекта за изменения на Конвенцията STCW и Кодекса STCW относно използването на електронни свидетелства на моряците, както и на проекта за насоки относно използването на електронни свидетелства за моряците и свързания с тях проект на циркулярно писмо STCW.7. Съюзът подкрепи дейността на работната група за кореспонденция и предложи докладът да бъде предаден на работна група.

На своята 106-а сесия MSC одобри проектоизмененията на правила I/1 и I/2 от Конвенцията STCW и на раздел A-I/2 от Кодекса STCW (точки 10.4 и 10.5 от доклада на MSC 106 (MSC 106/19), с оглед приемането им на MSC 107.

Позицията на Съюза на MSC 106 беше да подкрепи одобряването на проектоизмененията на правила I/1 и I/2 от Конвенцията STCW и раздел A-I/2 от Кодекса STCW, свързани с използването на електронни свидетелства.

Позицията на Съюза следва да бъде в подкрепа на тези изменения, тъй като цифровизацията на свидетелствата по Конвенцията STCW би улеснила работата и би намалила административната тежест за администрациите на знамето, служителите на държавния пристанищен контрол и моряците. Това би могло също така да позволи по-бързо идентифициране на свидетелствата, издадени чрез измама.

3.4. Изменения на Международния кодекс за спасителни средства (LSA)

На своята 97-а сесия Комитетът по морска безопасност (MSC) създаде нов документ относно изискванията за вентилация на напълно затворени спасителни лодки, който беше подкрепен от Съюза.

На своето 4-то заседание Подкомитетът за корабни системи и оборудване (SSE) създаде работна група за кореспонденция за спасителни средства (LSA), координирана от Съединените щати, за да събере необходимите данни, да определи възможните критерии, на които следва да се основават новите изисквания за вентилация, и да препоръча критериите, които да се използват за проектоизмененията на глава IV, точка 4.6.6.1 от Кодекса LSA и проектоизмененията на резолюция MSC.81(70).

Позицията на Съюза на SSE 4 беше да подкрепи по принцип по-нататъшното обсъждане на проектоизмененията на Кодекса LSA и на Резолюция MSC.81(70) в рамките на работна група.

На петото си заседание SSE се съгласи, че:

1. за напълно затворени спасителни лодки степента на вентилация/обмен на въздуха, основана на параметрите на микроклимата, следва да бъде критерият, определен в проектоизмененията на Кодекса LSA, без да се изключват методите за активна или пасивна вентилация;
2. концентрацията на CO₂ не следва да надвишава 5000 ppm, изискваща степен на вентилация най-малко 5 m³/h на човек, а новите изисквания за вентилация следва да се прилагат за всички новопостроени напълно затворени спасителни лодки, монтирани на борда на кораб след датата на влизане в сила на измененията; и
3. като цяло за спасителните лодки следва да се поддържа обитаема околна среда за период от време, не по-малък от 24 часа, докато за спасителните съдове на корабите, плаващи в полярни води, може да е необходим по-дълъг период.

Накрая, на петото си заседание SSE се съгласи с проектоизмененията на Кодекса LSA относно вентилацията на напълно затворени спасителни лодки, за евентуално представяне на MSC за одобрение, след като бъдат финализирани свързаните с него изменения на Кодекса LSA относно вентилацията на спасителни съдове, различни от напълно затворените спасителни лодки. Последните изменения бяха предадени на работна група за кореспонденция за по-нататъшно разглеждане.

Позицията на Съюза на петото заседание на SSE беше да подкрепи по-нататъшното обсъждане на проектоизмененията на Кодекса LSA и на Резолюция MSC.81(70) в рамките на работна група.

Поради ограничения във времето на шестото си заседание SSE създаде работна група за кореспонденция с оглед финализиране на работата на SSE 7. Целевата дата за завършване беше удължена до 2021 г.

На седмото си заседание SSE се съгласи с проектоизмененията на Кодекса LSA относно вентилацията на спасителни съдове, различни от напълно затворените спасителни лодки. Що се отнася до резолюцията MSC.81(70), на това заседание SSE се съгласи с проектоизмененията по отношение на точки 6.10 (Експлоатационно изпитване на спасителни лодки) и 6.14 (Допълнителни изпитвания на напълно затворени спасителни лодки). Поради това Подкомитетът възстанови работната група за кореспонденция относно спасителните средства, за да финализира проектоизмененията на преразгледаната препоръка относно изпитването на спасителни средства

(резолюция MSC.81(70) по отношение на изпитването на вентилационните средства за частично затворените спасителни лодки.

Позицията на Съюза на седмото заседание на SSE беше да подкрепи по-нататъшното обсъждане на проектоизмененията на Кодекса LSA и на Резолюция MSC.81 (70) в рамките на работна група по LSA.

На осмото си заседание SSE се съгласи с:

1. проекта на резолюция на MSC относно измененията на Международния кодекс за спасителни средства (LSA) (във връзка с изискванията за вентилация на спасителните съдове в глава IV), включително разпоредбата за прилагане и свързания с него проект за резолюция на MSC;
2. проектоизмененията на преразгледаната препоръка (резолюция MSC.81(70), които да бъдат приети на MSC 107 във връзка с приемането на свързаните изменения на Кодекса LSA (вж. точка 3.21), както са определени в приложение 2.

На SSE 8 Съюзът подкрепи по-нататъшното обсъждане в рамките на работната група на LSA по проекта за изменения на Резолюция MSC.81(70) с оглед финализиране на тази сесия, за да се даде възможност проектоизмененията на Кодекса LSA и Резолюция MSC.81(70) да влязат в сила като пакет на 1 януари 2026 г.

На MSC 106 бяха одобрени проектоизмененията на Кодекса LSA за напълно затворените спасителни лодки и на преразгледаната препоръка относно изпитването на спасителни средства (преразгледана препоръка) (резолюция MSC.81(70) за напълно затворени спасителни лодки (точки 11.4.1 и 11.6.1 от доклада MSC 106 (MSC 106/19), с оглед приемането им на MSC 107.

На MSC 106 позицията на Съюза беше да подкрепи проектоизмененията на Кодекса LSA за напълно затворените спасителни лодки и на преразгледаната препоръка относно изпитването на спасителни средства (преразгледана препоръка) (резолюция MSC.81(70) за напълно затворени спасителни лодки и да припомни значението на приемането на проектоизмененията за напълно затворени спасителни лодки.

Позицията на Съюза следва да бъде в подкрепа на тези изменения, тъй като те повишават изискванията за безопасност по отношение на стандартите за вентилация в напълно затворените спасителни лодки.

3.5. Свързано законодателство на ЕС и компетентност на ЕС

3.5.1. Изменения на глава II-2 от Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море (Конвенцията SOLAS) от 1974 г. и на международните кодекси за безопасност на високоскоростните плавателни съдове от 1994 г. (Кодекс HSC 1994) и от 2000 г. (Кодекс HSC 2000)

Регламент (ЕС) 2019/1021 относно устойчивите органични замърсители¹. С този регламент се забраняват нови инсталации, които използват PFOS и нейните производни.

¹ ОВ L 169, 25.6.2019 г., стр. 45.

Регламент (ЕС) № 1257/2013 относно рециклирането на кораби². С регламента относно рециклирането на кораби се определят редица допълнителни изисквания, които надхвърлят изискванията, определени в Конвенцията от Хонконг, включително два допълнителни опасни материала (PFOS и HBCDD) в приложенията към него.

Поради това измененията на глава II-2 от Конвенцията SOLAS и на кодексите за високоскоростни плавателни съдове от 1994 г. и 2000 г. ще засегнат изискванията, приложими съгласно Регламент (ЕС) 2019/1021 и Регламент (ЕС) № 1257/2013.

3.5.2. Изменения на глава XIV от Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море (Конвенцията SOLAS) от 1974 г. и на Полярния кодекс

Директива 97/70/ЕО на Съвета относно установяване на хармонизиран режим на безопасност на риболовни кораби с дължина, равна или по-голяма от 24 метра³. В приложение III към тази директива са включени разпоредби относно „Северни регионални разпоредби“, в които се определят техническите разпоредби за риболовните кораби, плаващи в зони, които включват и полярни води.

Директива 2013/53/ЕС относно плавателните съдове за отдых и плавателните съдове за лично ползване⁴. С нея се регламентира проектирането и изграждането на плавателни съдове за отдых от 2,5 до 24 метра и на плавателни съдове за лично ползване от 0 до 4 метра.

Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/1157 на Комисията⁵ за определяне на правила за прилагането на Директива 2014/90/ЕС на Европейския парламент и на Съвета⁶ относно изискванията към проектирането, конструкцията и експлоатационните показатели и относно стандартите за изпитване на морско оборудване и за отмяна на Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/1158 на Комисията.

Директива 2002/59/ЕО за създаване на система на Общността за контрол на движението на корабите и за информация⁷. Тя включва разпоредби, свързани с кораби, плаващи в ледови условия. С член 18 от компетентните органи се изисква: 1) да предоставят на капитана на кораба, намиращ се в техния район на компетентност, „подходяща информация за състоянието на ледовете, препоръчителните маршрути и ледоразбивачите, обслужващи техния район на компетентност“; и 2) да документират, че корабите отговарят на изискванията за устойчивост и мощност, съизмерими със състоянието на ледовете в засегнатия район. Освен това в член 6а съществуват изисквания за носене на борда и използване на системи за автоматична идентификация (AIS) (клас А), които се прилагат за риболовни кораби с дължина над 15 m. Същото изискване се съдържа в член 10 от Регламент (ЕО) № 1224/2009 на Съвета за създаване на система за контрол на Общността за гарантиране на спазването на правилата на общата политика в областта на рибарството (Регламент за контрол на рибарството) и се прилага за корабите, плаващи под знамето на ЕС.

² ОВ L 330, 10.12.2013 г., стр. 1.

³ ОВ L 34, 9.2.1998 г., стр. 1.

⁴ ОВ L 354, 28.12.2013 г., стр. 90.

⁵ ОВ L 180, 6.7.2022 г., стр. 1.

⁶ ОВ L 257, 28.8.2014 г., стр. 146.

⁷ ОВ L 208, 5.8.2002 г., стр. 10.

Следователно измененията на глава XIV от Конвенцията SOLAS и на Полярния кодекс ще засегнат изискванията, приложими съгласно Директива 97/70/ЕО, Директива 2013/53/ЕС, Директива 2014/90/ЕС и Директива 2002/59/ЕО.

3.5.3. *Изменения на Международната конвенция за вахтената служба и нормите за подготовка и освидетелстване на моряците от 1978 г. (Конвенцията STCW) и съответния Кодекс*

Директива (ЕС) 2022/993 относно минималното ниво на обучение на морските лица⁸ включва разпоредби, свързани с електронните свидетелства:

- Член 4, параграф 11 гласи, че „При спазване на член 20, параграф 7, оригиналът на всяко свидетелство, което се изисква съгласно настоящата директива, се съхранява на борда на кораба, на който служи неговият притежател, на хартиен носител или в цифров формат, като неговата истинност и валидност могат да бъдат проверени в рамките на процедурата по параграф 13, буква б) от настоящия член.“
- В член 4, параграф 14 се предвижда, че „На Комисията се предоставя правомощието при влизането в сила на съответните изменения на Конвенцията STCW и част А от Кодекса STCW във връзка с електронните свидетелства за морски лица да приеме делегирани актове в съответствие с член 30, за да измени настоящата директива, като приведе в съответствие нейните приложими разпоредби с измененията на Конвенцията STCW и част А от Кодекса STCW с цел цифровизиране на свидетелствата за морски лица и потвържденията.“
- В член 6 (Взаимно признаване на свидетелства за морски лица, издадени от държави членки) се предвижда, че „С цел разрешаване на морски лица да служат на борда на корабите, плаващи под нейно знаме, всяка държава членка приема свидетелствата за професионална компетентност и удостоверенията, издавани от или по пълномощие на друга държава членка, на хартиен носител или в цифров формат.“

Следователно измененията на Конвенцията STCW и Кодекса STCW ще засегнат изискванията, приложими съгласно Директива (ЕС) 2022/993.

3.5.4. *Изменения на Международния кодекс за спасителни средства (LSA)*

Стандартите за спасителни лодки и спасителни съдове, както и Резолюция MSC.81(70), са част от приложението към Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/1157 на Комисията за определяне на правила за прилагането на Директива 2014/90/ЕС на Европейския парламент и на Съвета⁹ относно изискванията към проектирането, конструкцията и експлоатационните показатели и относно стандартите за изпитване на морско оборудване и за отмяна на Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/1158 на Комисията¹⁰.

⁸ ОВ L 169, 27.6.2022 г., стр. 45.

⁹ ОВ L 257, 28.8.2014 г., стр. 146.

¹⁰ ОВ L 180, 6.7.2022 г., стр. 1.

Освен това с член 6, параграф 2, буква а), подточка i) от Директива 2009/45/ЕО относно правилата и стандартите за безопасност на пътническите кораби¹¹ за пътническите кораби клас А се прилага Конвенцията SOLAS, с измененията, 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, които също се отнасят до напълно затворените спасителни лодки.

Следователно измененията на Кодекса LSA ще засегнат изискванията, приложими съгласно Директива 2014/90/ЕС и Директива 2009/45/ЕО.

3.5.5. Компетентност на ЕС

Измененията на глава II-2 от Конвенцията SOLAS и кодексите за високоскоростни плавателни съдове от 1994 г. и 2000 г. биха засегнали правото на Съюза, по-специално прилагането на Регламент (ЕС) 2019/1021 и Регламент (ЕС) № 1257/2013.

Измененията на глава XIV от Конвенцията SOLAS и на Полярния кодекс биха засегнали правото на Съюза, по-специално прилагането на Директива 97/70/ЕО, Директива 2013/53/ЕС, Директива 2014/90/ЕС, 2020/1170 и Директива 2022/59/ЕО.

Измененията на Конвенцията STCW и Кодекса STCW биха засегнали правото на Съюза, по-специално прилагането на Директива (ЕС) 2022/993.

Измененията на Кодекса LSA биха засегнали правото на Съюза, по-специално прилагането на Директива 2014/90/ЕС и Директива 2009/45/ЕО.

Следователно предметът на предвидените актове засяга област, по отношение на която Съюзът има изключителна външна компетентност по силата на последната част от член 3, параграф 2 от ДФЕС.

4. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ

4.1. Процесуалноправно основание

4.1.1. 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 споразумението¹².

Понятието *„актове с правно действие“* включва актове с правно действие по силата на нормите на международното право, които уреждат съответния орган. То включва и 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“*¹³.

¹¹ ОВ L 163, 25.6.2009 г., стр. 1.

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

¹³ Дело C-399/12, Германия/Съвет (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, т. 61—64.

4.1.2. Приложение в конкретния случай

Комитетът по морска безопасност на ИМО е учреден по силата на споразумение — Конвенцията за Международната морска организация.

Актовете, които този комитет към ИМО има за задача да приеме, представляват актове с правно действие. Предвидените актове са годни да окажат съществено въздействие върху съдържанието на следното законодателството на ЕС, а именно:

- Регламент (ЕС) 2019/1021 относно устойчивите органични замърсители. Това е така, защото с този регламент се забраняват нови инсталации, които използват PFOS и нейните производни.
- Регламент (ЕС) № 1257/2013 относно рециклирането на кораби. Това е така, защото в приложенията му се определят редица допълнителни изисквания, включително два допълнителни опасни материала (PFOS и HBCDD).
- Директива 97/70/ЕО на Съвета относно установяване на хармонизиран режим на безопасност на риболовни кораби с дължина, равна или по-голяма от 24 метра. Това е така, защото в приложение III от тази директива са включени разпоредби относно „Северни регионални разпоредби“, в които се определят техническите разпоредби за риболовните кораби, плаващи в зони, които включват и полярни води.
- Директива 2013/53/ЕС относно плавателните съдове за отдих и плавателните съдове за лично ползване. Това е така, защото с нея се регламентира проектирането и строителството на плавателни съдове за отдих от 2,5 до 24 метра и на плавателни съдове за лично ползване от 0 до 4 метра.
- Директива 2014/90/ЕС относно морското оборудване. Това е така, защото изискванията за проектиране, строителство и експлоатационни характеристики и стандартите за изпитване на морското оборудване, използвано на борда на корабите, се регулират от Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/1157 на Комисията.
- Директива 2002/59/ЕО за създаване на система на Общността за контрол на движението на корабите и за информация. Това е така, защото тя включва разпоредби, свързани с кораби, плаващи в ледови условия. С член 18 от компетентните органи се изисква: 1) да предоставят на капитана на кораба, намиращ се в техния район на компетентност, „подходяща информация за състоянието на ледовете, препоръчителните маршрути и ледоразбивачите, обслужващи техния район на компетентност“; и 2) да документират, че корабите отговарят на изискванията за устойчивост и мощност, съизмерими със състоянието на ледовете в засегнатия район. Освен това в член 6а съществуват изисквания за носене на борда и използване на системи за автоматична идентификация (AIS) (клас А), които се прилагат за риболовни кораби с дължина над 15 m. Същото изискване се съдържа в член 10 от Регламент (ЕО) № 1224/2009 на Съвета за създаване на система за контрол на Общността за гарантиране на спазването на правилата на общата политика в областта на рибарството (Регламент за контрол на рибарството) и се прилага за корабите, плаващи под знамето на ЕС.
- Директива (ЕС) 2022/993 относно минималното ниво на обучение на морските лица. Това е така, защото тя включва няколко разпоредби, свързани с цифровите свидетелства. Член 4, параграф 11 гласи, че „При спазване на член 20, параграф 7, оригиналът на всяко свидетелство, което се изисква

съгласно настоящата директива, се съхранява на борда на кораба, на който служи неговият притежател, на хартиен носител или в цифров формат, като неговата истинност и валидност могат да бъдат проверени в рамките на процедурата по параграф 13, буква б) от настоящия член.“ В член 4, параграф 14 се предвижда, че „На Комисията се предоставя правомощието при влизането в сила на съответните изменения на Конвенцията STCW и част А от Кодекса STCW във връзка с електронните свидетелства за морски лица да приеме делегирани актове в съответствие с член 30, за да измени настоящата директива, като приведе в съответствие нейните приложими разпоредби с измененията на Конвенцията STCW и част А от Кодекса STCW с цел цифровизиране на свидетелствата за морски лица и потвържденията.“ В член 6 (Взаимно признаване на свидетелства за морски лица, издадени от държави членки) се предвижда, че „С цел разрешаване на морски лица да служат на борда на корабите, плаващи под нейно знаме, всяка държава членка приема свидетелствата за професионална компетентност и удостоверенията, издавани от или по пълномощие на друга държава членка, на хартиен носител или в цифров формат.“

- Директива 2014/90/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 23 юли 2014 г. относно морското оборудване. Това е така, защото стандартите за спасителни лодки и спасителни съдове, както и Резолюция MSC.81(70) са част от приложението към Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/1157 на Комисията.
- Директива 2009/45/ЕО за правилата за безопасност и стандартите за пътническите кораби. Това е така, защото с член 6, параграф 2, буква а), подточка i) се прилага SOLAS, с измененията, за пътнически кораби клас А, докато с 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, които също се отнасят до напълно затворените спасителни лодки.

Следователно приемането на измененията на

- глава II-2 от Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море (Конвенцията SOLAS) от 1974 г. и на международните кодекси за безопасност на високоскоростните плавателни съдове от 1994 г. (Кодекс HSC 1994) и от 2000 г. (Кодекс HSC 2000)
- глава XIV от Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море (Конвенцията SOLAS) от 1974 г. и на Полярния кодекс
- Международната конвенция за вахтената служба и нормите за подготовка и освидетелстване на моряците от 1978 г. (Конвенцията STCW) и съответния Кодекс и
- Международния кодекс за спасителни средства (LSA)

означава, че те са годни да окажат съществено въздействие върху съдържанието на следното законодателство на ЕС, по-специално Регламент (ЕС) 2019/1021 относно устойчивите органични замърсители, Регламент (ЕС) № 1257/2013 относно рециклирането на кораби, Директива 97/70/ЕО на Съвета относно установяване на хармонизиран режим на безопасност на риболовни кораби с дължина, равна или по-голяма от 24 метра, Директива 2013/53/ЕС относно плавателните съдове за отдых и плавателните съдове за лично ползване, Директива 2014/90/ЕС относно морското оборудване, Директива 2002/59/ЕО за създаване на система на Общността за контрол на

движението на корабите и за информация, Директива (ЕС) 2022/993 относно минималното ниво на обучение на морските лица, Директива 2009/45/ЕО за правилата за безопасност и стандартите за пътническите кораби.

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

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

4.2. Материалноправно основание

4.2.1. 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.

4.2.2. 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.

4.3. 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 по време на 107-ата сесия на Комитета по морска безопасност, във връзка с приемането на измененията на Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море (Конвенцията SOLAS), международните кодекси за безопасност на високоскоростните плавателни съдове от 1994 година (Кодекс HSC 1994) и от 2000 година (Кодекс HSC 2000), Международния кодекс за кораби, плаващи в полярни води (Полярния кодекс), Международната конвенция за вахтената служба и нормите за подготовка и освидетелстване на моряците (Конвенцията STCW) от 1978 година и съответния Кодекс и Международния кодекс за спасителни средства (LSA)

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) Международната морска организация (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 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.
- (4) Комитетът по морска безопасност по време на своята 107-а сесия от 31 май до 9 юни 2023 г. следва да приеме изменения на глава II-2 от Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море (Конвенцията SOLAS) от 1974 г. и на международните кодекси за безопасност на високоскоростните плавателни съдове от 1994 г. (Кодекс HSC 1994) и от 2000 г. (Кодекс HSC 2000), на глава XIV от Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море (Конвенцията SOLAS) от 1974 г. и на Международния кодекс за кораби, плаващи в полярни води (Полярния кодекс), на Международната конвенция за вахтената служба и нормите за подготовка и освидетелстване на моряците

(Конвенцията STCW) от 1978 г. и съответния Кодекс и на Международния кодекс за спасителни средства (LSA).

- (5) Целесъобразно е да се определи позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза по време на 107-ата сесия на Комитета по морска безопасност, тъй като предвидените изменения на глава II-2 от Конвенцията SOLAS и кодексите за високоскоростни плавателни съдове от 1994 г. и 2000 г., на глава XIV от Конвенцията SOLAS и на Полярния кодекс, на Конвенцията STCW и Кодекса STCW и на Кодекса LSA са годни да окажат съществено въздействие върху съдържанието на правото на Съюза, а именно Регламент (ЕС) 2019/1021 относно устойчивите органични замърсители¹, Регламент (ЕС) № 1257/2013 относно рециклирането на кораби², Директива 97/70/ЕО на Съвета относно установяване на хармонизиран режим на безопасност на риболовни кораби с дължина, равна или по-голяма от 24 метра³, Директива 2013/53/ЕС относно плавателните съдове за отдых и плавателните съдове за лично ползване⁴, Директива 2014/90/ЕС относно морското оборудване⁵, Директива 2002/59/ЕО за създаване на система на Общността за контрол на движението на корабите и за информация⁶, Директива (ЕС) 2022/993 относно минималното ниво на обучение на морските лица⁷, Директива 2009/45/ЕО за правилата за безопасност и стандартите за пътническите кораби⁸.
- (6) С предвидените изменения на глава II-2 от Конвенцията SOLAS и кодексите за високоскоростни плавателни съдове от 1994 г. и 2000 г. ще се забрани използването на пожарогасителна пяна, съдържаща PFOS, при гасенето на морски пожари. Позицията на Съюза следва да бъде в подкрепа на тези изменения, тъй като PFOS е вредно вещество както за човешкото здраве, така и за морската среда.
- (7) Измененията на глава XIV от Конвенцията SOLAS и на Полярния кодекс ще улеснят задължителното прилагане на определени разпоредби по отношение на риболовните кораби и ще направят задължителни някои методики за определяне на оперативните способности на кораба в условия на ледове като съществен елемент от планирането на пътуването. Позицията на Съюза следва да бъде в подкрепа на тези изменения, тъй като те ще подобрят стандартите за безопасност за кораби, които не са предмет на Конвенцията SOLAS, плаващи в полярни води.
- (8) Измененията на Конвенцията STCW и Кодекса STCW ще се отнасят до използването на електронни свидетелства съгласно Конвенцията STCW и Кодекса STCW. Позицията на Съюза следва да бъде в подкрепа на тези изменения, тъй като цифровизацията на свидетелствата по Конвенцията STCW би улеснила работата и би намалила административната тежест за администрациите на знамето, служителите на държавния пристанищен контрол

¹ ОВ L 169, 25.6.2019 г., стр. 45.

² ОВ L 330, 10.12.2013 г., стр. 1.

³ ОВ L 34, 9.2.1998 г., стр. 1.

⁴ ОВ L 354, 28.12.2013 г., стр. 90.

⁵ ОВ L 257, 28.8.2014 г., стр. 146.

⁶ ОВ L 208, 5.8.2002 г., стр. 10.

⁷ ОВ L 169, 27.6.2022 г., стр. 45.

⁸ ОВ L 163, 25.6.2009 г., стр. 1.

и моряците. Това би могло също така да позволи по-бързо идентифициране на свидетелствата, свързани с измама.

- (9) Измененията на Кодекса LSA ще включват нови изисквания за вентилация на спасителни съдове, различни от напълно затворените спасителни лодки. Позицията на Съюза следва да бъде в подкрепа на тези изменения, тъй като те повишават изискванията за безопасност по отношение на стандартите за вентилация в напълно затворените спасителни лодки.

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза в рамките на 107-ата сесия на Комитета по морска безопасност към Международната морска организация („ИМО“), е да се изрази съгласие с измененията на —глава II-2 от Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море (Конвенцията SOLAS) от 1974 г. и на международните кодекси за безопасност на високоскоростните плавателни съдове от 1994 г. (Кодекс HSC 1994) и от 2000 г. (Кодекс HSC 2000), на глава XIV от Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море (Конвенцията SOLAS) от 1974 г. и на Международния кодекс за кораби, плаващи в полярни води (Полярния кодекс), на Международната конвенция за вахтената служба и нормите за подготовка и освидетелстване на моряците (Конвенцията STCW) от 1978 г. и съответния Кодекс и на Международния кодекс за спасителни средства (LSA), както са формулирани в циркулярно писмо № 4658/Rev.1 на ИМО.

Член 2

Позицията, посочена в член 1, 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 3

Адресати на настоящото решение са Комисията и държавите членки.

Съставено в Брюксел на [...] година.

За Съвета
Председател BG BG