ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 30.8.2016 г.
COM(2016) 549 final

2016/0263 (NLE)

Предложение за

РЕШЕНИЕ НА СЪВЕТА

относно позицията, която да бъде заета от името на Европейския съюз в Международната морска организация по време на 70-ата сесия на Комитета за опазване на морската среда и на 97-ата сесия на Комитета по морска безопасност относно приемането на изменения на Анекс VI към Конвенцията MARPOL, на правило II-1, правила III/1.4, III/30 и III/37, правила II-2/1 и II-2/10 и правило II-1/3-12 към Конвенцията SOLAS, на Конвенцията STCW и съответния Кодекс, на Кодекса за системите за пожарна безопасност и на Кодекса за подобрената програма за преглед от 2011 г.

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. ВЪВЕДЕНИЕ

Настоящото предложение на Комисията се отнася за определяне на позицията на ЕС на 70-ата сесия на Комитета по опазване на морската среда (MEPC 70) към Международната морска организация (ММО) и на 97-ата сесия на Комитета по морска безопасност (MSC 97) към ММО във връзка с измененията, посочени поотделно в следващите подточки.

1.1 Изменения в глава 4 от Анекс VI към Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби (Конвенцията MARPOL)

След тригодишни обсъждания — съответно на сесии на Комитета по опазване на морската среда (MEPC), както и в периодите между отделните сесии, на 69-ата сесия на MEPC (MEPC 69) бяха одобрени проектоизменения в глава 4 от Анекс VI към Конвенцията MARPOL, отнасящи се за системата за събиране на данни за консумацията на гориво. С измененията се създава глобална система за задължително събиране на данни, чиито основни елементи са:

- Събиране и ежегодно докладване на данни от корабите, попадащи в обхвата на изменението (т.е. корабите с бруто тонаж ≥ 5000 GT), които включват: изминато разстояние, работни часове и (за товарните кораби) товаровместимост. Указания за методиките за събиране на данни ще бъдат издадени от ММО.
- Докладване на агрегирани данни до администрацията на държавата на знамето или до призната организация (RO), упълномощена от администрацията на държавата на знамето. Указания за процеса на докладване ще бъдат издадени от ММО.
- След получаване и проверка на докладваните данни администрациите на държавите на знамето (или упълномощени признати организации) ще издават декларация за изпълнени изисквания (statement of compliance) по отношение на съответния кораб, която ще трябва да се съхранява на борда и подлежи на държавен пристанищен контрол.
- В случай на прехвърляне на собствеността по време на дадена календарна година отговорностите за докладването се разпределят между бившия и новия собственик; в случай на промяна на знамето старата и новата администрации ще издават декларации за изпълнени изисквания за периодите от време, съответстващи на управлението от съответните администрации.
- Верификация на данните, докладвани от администрациите на държавите на знамето, извършвана в съответствие с хармонизирани указания, които ще бъдат разработени от ММО.
- Администрациите на държавите на знамето (или упълномощени признати организации) ще подават докладваните данни в Базата данни на ММО за консумацията на гориво от корабите („IMO Ship Fuel Consumption Database“), като използват стандартизирани електронни формати, които ще бъдат разработени от ММО.

- Докладваните данни ще се анонимизират по методика, която ще бъде определена в указанията на ММО.
- Достъп до анонимизираните данни ще имат страните по Анекс VI към Конвенцията MARPOL.
- Процедурите за потвърждаване на изпълнението на изискванията от корабите, плаващи под знамето на държави, които не са страни по Анекс VI към Конвенцията MARPOL, ще бъдат определени в циркулярно писмо, съставено от ММО.

Тези изменения са формулирани в приложение 7 към MEPC 69/21/add.1. В точка 6.20 от доклада от 69-ата сесия на Комитета по опазване на морската среда (MEPC 69/21) е посочено, че се предвижда промените да бъдат приети на 70-ата сесия на този комитет (MEPC 70).

1.2 Изменения на правила към Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море (Конвенцията SOLAS) с номера II-1/1, II-1/2, II-1/3, II-1/4, II-1/5, II-1/6, II-1/7, II-1/8-1, II-1/9, II-1/10, II-1/12, II-1/13, II-1/15 – 17, II-1/19, II-1/21 - 22 и II-1/35

На 95-ата и 96-ата сесии на Комитета по морска безопасност към ММО (MSC 95 и MSC 96) бяха одобрени редица проектоизменения на правило II-1 към Конвенцията SOLAS, групирани заедно както следва:

— към правило II-1/1 (прилагане) — изменения, отнасящи се за приложното поле и разпоредби за промяна на структурата на сроковете за прилагане;

— към правило II-1/2 (определения) — изменения, отнасящи се за съгласуване на някои определения с други инструменти на ММО;

— към правило II-1/5 и 5-1 (устойчивост на неповреден кораб и информация за устойчивостта, която се предоставя на капитана) — въвеждане на специални разпоредби за изчисляване на устойчивостта на неповреден кораб, изясняване на определението за теглото и увеличение на информацията, която се предоставя на капитана;

— към правило II-1/6 (индекс на необходимото делене на отсеци *R*) — изменения във връзка с живучестта на пътнически кораби;

— към правило II-1/7 (индекс на постигнатото делене на отсеци A) — преразглеждане на формулировката на индекса на постигнатото делене, така че по-добре да се отчитат някои ефекти, като например натрупването на вода върху палубата;

— към правило II-1/8 (специални изисквания за устойчивост на пътническите кораби) — изменения, изясняващи условията на натоварване за изчисляване на достигнатия индекс в зависимост от броя на лицата на борда;

— към правило II-1/9 (двойно дъно на пътнически кораби и на товарни кораби, различни от танкери) — въвеждат се изисквания за размерите на двойното дъно на малки пътнически кораби и на товарни кораби;

— към правило II-1/10 (конструкция на водонепроницаеми прегради) — изменения, изясняващи приложното поле за пътнически кораби с главна палуба (bulkhead deck) и товарни кораби с палуба на надводния борд (freeboard deck);

— към правило II-1/12 (прегради на крайните отсеци и машинното отделение, тунели на гребния вал и др.) — изменения, изясняващи приложното поле за пътнически кораби с главна палуба и товарни кораби с палуба на надводния борд;

— към правило II-1/13 (отвори във водонепроницаеми прегради под главната палуба на пътнически кораби) — изменения, отнасящи се за определението за машинни отделения;

— към правило II-1/15 (отвори във външната обвивка под главната палуба на пътнически кораби и палубата на надводния борд на товарни кораби) — изменения, изясняващи за кои отделения се отнася това правило и за приложното поле в пътнически кораби с главна палуба и товарни кораби с палуба на надводния борд;

— към правило II-1/16 и 16-1 (конструкция и предварителни изпитания на водонепроницаеми прегради) — изменения, отнасящи се за ограничаване на обхвата до водонепроницаеми прегради и на приложното поле до пътнически кораби и ро-ро кораби;

— към правило II-1/20 (товарене на пътнически кораби) — изменения, отнасящи се за разширяване на приложното поле, така че то да включва всички кораби, като се въвежда понятието за одобрена информация за устойчивост;

— към правило II-1/20 (периодично раздвижване и проверка на водонепроницаеми врати и др. на пътнически кораби) — изменения, отнасящи се за лингвистично съгласуване на някои определения;

— към правила II-1/22 и II-1/22-1 (информация за реагиране повреди, предотвратяване и реагиране проникване на вода) — изменения, отнасящи се за редакционни и последващи от тях изменения;

— към правило II-1/35-1 (осушителни помпи) — изменения, изясняващи отделенията, за които се прилагат някои определения за обема във връзка с изчисляването на необходимите осушителни помпи и последващи от тях изменения.

От изключителен интерес за ЕС са измененията към глава II-1 от Конвенцията SOLAS в правила 6, 7, 8 и 9, които се отнасят за изискванията за разделянето на отсеци и устойчивост срещу повреди, така че да се подобри живучестта в пътническия кораб в случай на повреда, като тези промени ще се разработват от проектантите на нови кораби, без да е необходима промяна в съответния бизнес модел на корабните оператори. Възможните проектни изменения бяха подложени на оценки на разходите и ползите, което доведе до препоръки за подобряване на изискваното понастоящем равнище на безопасност.

При прилагане на формулировката на индекса за необходимо делене на отсеци R, както тя е одобрена от третата сесия на Подкомитета относно проектирането и конструирането на кораби към ММО (SDC 3) във връзка с глава II-1/6 от Конвенцията SOLAS, се подобрява значително способността на пътническите кораби да оцелеят при голямо произшествие като сблъсък или засядане и се намалява значително рискът по отношение на потенциална загуба на човешки живот.

Някои членуващи в ММО страни, които не са държави — членки на ЕС, изразиха по време на SDC 3 и MSC 96 загриженост, че компромисната формула

за индекса за необходимото делене на отсеци за малки кораби (< 400 пътници) не е била проверена въз основа на официална оценка на безопасността. Според тези членове на ММО формулата създава възможност за въвеждане на изисквания, които не могат да бъдат приложени в съществуващи кораби по разходоефективен начин. Изказано бе мнението, че е необходимо допълнително техническо оценяване по отношение на малките кораби. Възможно е разисквания по този аспект да възникнат и на MSC 97 и това следва да бъде взето под внимание при формулирането на позицията на ЕС по този въпрос за MSC 97.

Тези изменения са формулирани в приложение 1 към циркулярно писмо № 3644 на ММО от 20 май 2016 г. В точка 11.4 от доклада от 96-ата сесия на Комитета по морска безопасност (MSC 96/25) е посочено, че се предвижда промените да бъдат приети на 97-ата сесия на този комитет (MSC 97).

1.3 Изменения на правило II-1/1.2, ново правило II-1/19-1 и изменения на правила III/1.4, III/30 и III/37 към Конвенцията SOLAS

Измененията на правило II-1/1.2, новото правило II-1/19-1 и съответните изменения на правила III/1.4, III/30 и III/37 към Конвенцията SOLAS по отношение на ученията по живучест представляват съставна част от цялостен подход за подобряване на живучестта при наводняване, в съчетание с пакета от изменения на правило II-1 към Конвенцията SOLAS, посочени по-горе в точка 1.2, като целта е да се подобри безопасността на съществуващите и новите пътнически кораби.

Измененията на правило II-1/1.2, новото правило II-1/19-1 и съответните изменения на правила III/1.4, III/30 и III/37 към Конвенцията SOLAS включват изисквания за учения по живучест на пътнически кораби, включително по отношение на честотата, участието на членове на екипажа с отговорности във връзка с реагирането при повреди (damage control responsibilities) и необходимите елементи във всяко учение, както и задействане на помощ откъм сушата.

Измененията на правило II-1/1.2 и новото правило II-1/19-1 към Конвенцията SOLAS са формулирани в приложение 16 към MSC 96/25/add.1. В точка 11.17 от доклада от 96-ата сесия на Комитета по морска безопасност (MSC 96/25) е посочено, че се предвижда промените да бъдат приети на 97-ата сесия на този комитет (MSC 97).

Измененията на правила III/1.4, III/30 и III/37 към Конвенцията SOLAS са формулирани в приложение 1 към циркулярното писмо на ММО № 3644 от 20 май 2016 г. В точка 11.19 от доклада от 96-ата сесия на Комитета по морска безопасност (MSC 96/25) е посочено, че се предвижда промените да бъдат приети на 97-ата сесия на този комитет (MSC 97).

1.4 Изменения на правила II-2/1 и II-2/10 към Конвенцията SOLAS

С измененията на правила II-2/1 и II-2/10 към Конвенцията SOLAS отпада изискването за пенни пожарогасители с вместимост минимум 135 л в котелните помещения, които са защитени със стационарни водни пожарогасителни системи за локално приложение. Измененията ще се прилагат както за нови, така и за съществуващи кораби.

Измененията на правила II-2/1 и II-2/10 към Конвенцията SOLAS са формулирани в приложение 1 към циркулярно писмо № 3644 на ММО от

20 май 2016 г. В точка 8.2 от доклада от 96-ата сесия на Комитета по морска безопасност (MSC 96/25) е посочено, че се предвижда промените да бъдат приети на 97-ата сесия на този комитет (MSC 97).

1.5. Изменения на правило II-1/3-12 към Конвенцията SOLAS

Кодексът относно нивото на шума на корабите бе приет през 2012 г. (резолюция MSC.337(91)) заедно със съответните изменения на Конвенцията SOLAS и по този начин кодексът стана задължителен съгласно правило II-1/3-12 към Конвенцията SOLAS, като това изменение влезе в сила от 1 юли 2014 г. Последващият анализ обаче показа, че някои кораби не попадат в приложното поле на правило II-1/3-12 към Конвенцията SOLAS. Корабите, чийто договор за построяване е сключен преди 1 юли 2014 г. и чиито килове са положени или които се намират в подобен стадий на изграждане на 1 януари 2015 г. или след това, а датата за предаването им не е преди 1 юли 2018 г., не попадат в обхвата на точки 1 или 2 от правило II-1/3-12. Измененията на правило II-1/3-12 са насочени към отстраняване на този пропуск в настоящия текст на правилото.

Тези изменения са формулирани в приложение 1 към циркулярно писмо № 3644 на ММО от 20 май 2016 г. В точка 20.10 от доклада от 96-ата сесия на Комитета по морска безопасност (MSC 96/25) е посочено, че се предвижда промените да бъдат приети на 97-ата сесия на този комитет (MSC 97).

1. 6 Изменения на Международната конвенция за вахтената служба и нормите за подготовка и освидетелстване на моряците (Конвенцията STCW) и на съответния Кодекс, отнасящи се за специфично за пътническите кораби обучение и за части А и Б на Кодекса STCW

На своята деветдесет и първа сесия Комитетът по морска безопасност най-напред разгледа предложения за изменение на съществуващите изисквания на Конвенцията STCW и на Кодекса STCW по отношение на пътническите кораби, в отговор на новите предизвикателства, произтичащи от увеличения размер на съвременните пътнически кораби и по-големия брой пътници на борда, по-специално при круизните кораби.

Измененията на правила I/14 и V/2 към Конвенцията STCW и на раздел A-V/2 от Кодекса STCW, имащи за цел подобряване на безопасността на пътническите кораби (ро-ро и различни от ро-ро) бяха активно поддържани от ЕС, по-специално след произшествието с кораба Costa Concordia през януари 2012 г.

Измененията включват четири различни равнища на обучение и подготовка: подготовка за аварийни ситуации на пътнически кораби, обучение за управление на неорганизирани групи хора на пътнически кораби, обучение по управление и поведението на човека в критични ситуации и обучение за ро-ро пътнически кораби.

Тези промени са формулирани в приложение [ ] към MSC 96/25/add.1. В точка 12.6 от доклада от 96-ата сесия на Комитета по морска безопасност (MSC 96/25) е посочено, че се предвижда промените да бъдат приети на 97-ата сесия на този комитет (MSC 97).

1.7 Изменения на глава 13 от Кодекса за системите за пожарна безопасност

Съгласно Кодекса за системите за пожарна безопасност, глава 13, параграф 2.1.2.2.2.1, отнасящ се за разпределението на лицата, размерът на средствата за евакуация трябва да бъде изчислен въз основа на общия брой на лицата, за които се очаква да се евакуират по съответното стълбище и през съответните врати, коридори и площадки. Изчисленията трябва да бъдат направени поотделно за два различни случая на заетост на съответните отделения. Установено бе, че съществуващият текст е заблуждаващ по отношение на разпределението на членове на екипажа, намиращи се в публични отделения на кораба, и поради това се изменя.

Тези изменения са формулирани в приложение 2 към циркулярно писмо № 3644 на ММО от 20 май 2016 г. В точка 11.15 от доклада от 96-ата сесия на Комитета по морска безопасност (MSC 96/25) е посочено, че се предвижда промените да бъдат приети на 97-ата сесия на този комитет (MSC 97).

1.8 Изменения на Кодекса за подобрената програма за преглед от 2011 г.

В схемата за оценка на състоянието (CAS) на ММО е определена рамката за интензивна инспекция на кораби на възраст над 15 години. В подобрената програма за инспекции по време на преглед на кораби за насипни товари и нефтени танкери или „Подобрена програма за преглед“ (ESP) е определено как да се провежда такава интензивна инспекция. Тъй като ESP се използва за постигане на целта на CAS, в CAS е посочено, че ESP е инструмент за такава дейност.

Тези изменения на Кодекса за подобрената програма за преглед са в съответствие със серия Z10 от Унифицираните изисквания на Международната асоциация на класификационните общества (IACS UR). Серия Z10 от IACS UR се отнася за изискванията за надзор и сертифициране. Унифицираните изисквания представляват резолюции по въпроси, които са пряко свързани или попадат в обхвата на изискванията на конкретни правилници и практики на класификационни общества и изразяват общата философия, на която се основават правилниците и практиките на класификационните общества.

Тези изменения са формулирани в приложение 4 към циркулярно писмо№ 3644 на ММО от 20 май 2016 г. В точка 11.21 от доклада от 96-ата сесия на Комитета по морска безопасност (MSC 96/25) е посочено, че се предвижда промените да бъдат приети на 97-ата сесия на този комитет (MSC 97).

2. ПРИЕМАНЕ НА ИЗМЕНЕНИЯТА НА ММО

2.1 Приемане на измененията

Измененията, посочени по-горе в точки 1.1 — 1.8 бяха одобрени на 69-ата сесия на Комитета по опазване на морската среда, състояла се в периода 18 — 22 април 2016 г., и на 95-ата и 96-ата сесии на Комитета по морска безопасност, състояли се съответно в периодите 3 — 12 юни 2015 г. и 11 — 20 май 2016 г., и предстои да бъдат представени за приемане на 70-ата сесия на Комитета по опазване на морската среда на 24 — 28 октомври 2016 г. и на 97-ата сесия на Комитета по морска безопасност на 21 — 25 ноември 2016 г.

2.2 Приемане

След като бъдат одобрени и приети от двата комитета, посочените в точки 1.1 — 1.8 по-горе изменения ще бъдат съобщени на съответните договарящи страни, за да бъдат приети от тях.

3. СЪОТВЕТНО ЗАКОНОДАТЕЛСТВО НА ЕС И КОМПЕТЕНТНОСТ НА ЕС

3.1 Изменения в глава 4 от Анекс VI към Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби (Конвенцията MARPOL)

С 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 е създадена система на ЕС за мониторинг, докладване и проверка (MRV) на емисиите на CO_2 и на енергийната ефективност при корабоплаването.

Регламентът за MRV на ЕС се отнася за всички големи кораби (с бруто тонаж над 5000 GT) пристигащи в или отплаващи от пристанища под юрисдикцията на държава членка, считано от 1 януари 2018 г. нататък, независимо къде са регистрирани тези кораби. Този регламент дава възможност за избор между четири методики за мониторинг, като се започне от много прости методики, базиращи се на данни, които са вече разполагаеми на борда на корабите. Необходимо е данните да бъдат независимо верифицирани и ежегодно да се докладват на Европейската комисия в агрегиран вид. Европейската комисия ще осигурява публичен достъп до верифицираните годишни агрегирани данни, отнесени за кораб („per ship basis“), включително до данните за емисиите на CO_2 и показателите за енергийна ефективност.

В член 22, параграф 3 от горепосочения регламент е включена клауза за преразглеждане в случай на международно споразумение в тази област. С приемането на измененията в глава 4 от Анекс VI към Конвенцията MARPOL ще бъде задвижен процесът на преразглеждане по член 22, параграф 3. Това може да доведе до предложение за изменение на горепосочения регламент за да се осигури съответствие с глобалната система за събиране на данни, договорена в рамките на ММО.

Поради това измененията на глава 4 от Анекс VI към Конвенцията MARPOL биха засегнали правото на ЕС посредством прилагането на Регламент (ЕС) 2015/757.

3.2 Изменения на правила към Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море (Конвенцията SOLAS) с номера II-1/1, II-1/2, II-1/3, II-1/4, II-1/5, II-1/6, II-1/7, II-1/8-1, II-1/9, II-1/10, II-1/12, II-1/13, II-1/15 – 17, II-1/19, II-1/21 - 22 и II-1/35

Глава II-1 от Конвенцията SOLAS се отнася за конструкцията на корабите — устройство, делене на отсеци и устойчивост, машини и механизми и електрически уредби. Измененията към правилата по глава II-1 от Конвенцията SOLAS, които предстои да бъдат приети на 97-ата сесия на Комитета по морска безопасност (MSC 97), се отнасят както за пътнически, така и за товарни кораби, а в член 6, параграф 2, буква а), подточка i) от Директива 2009/45/ЕО на Европейския парламент и на Съвета за правилата и

стандартите за безопасност на пътническите кораби е посочено, че новите пътнически кораби от клас A трябва да бъдат изцяло съобразени с изискванията по Конвенция SOLAS от 1974 г. и нейните изменения.

Поради това измененията на правилата към Конвенцията SOLAS с номера II-1/1, II-1/2, II-1/3, II-1/4, II-1/5, II-1/6, II-1/7, II-1/8-1, II-1/9, II-1/10, II-1/12, II-1/13, II-1/15 – 17, II-1/19, II-1/21 — 22 и II-1/35 биха засегнали правото на ЕС посредством прилагането на Директива 2009/45/ЕО.

3.3 Изменения на правило II-1/1.2, ново правило II-1/19-1 и изменения на правила III/1.4, III/30 и III/37 към Конвенцията SOLAS

Международната конвенция за вахтената служба и нормите за подготовка и освидетелстване на моряците (Конвенцията STCW) е включена в правото на ЕС посредством Директива 2008/106/ЕО относно минималното ниво на обучение на морските лица.

В правило V/2 към Конвенцията STCW са включени задължителни минимални стандарти за обучението и квалификацията на капитаните, офицерите, моряците и другия персонал на пътническите кораби.

По-специално, съгласно таблица A-V/2 в раздел A-V/2 от Кодекса STCW, в която са специфицирани минималните норми за компетентност по отношение на управлението на кризисни ситуации и човешкото поведение при кризи, с която е допълнено правило V/2, корабният персонал трябва да може, наред с други неща, да организира реалистични учения. Също така Международният кодекс за управление на безопасната експлоатация на кораби и предотвратяване на замърсяването (Кодекса ISM), който е задължителен съгласно разпоредбите в глава IX от Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море (Конвенцията SOLAS), е включен в правото на ЕС посредством Регламент (ЕО) № 336.2006. По-специално, във връзка с подготовката за аварийни ситуации, в Кодекса ISM има изискване към дружествата да разработват програми за учения и упражнения с цел подготовка за действия при аварийни ситуации.

Поради това измененията на правило II-1/1.2, новото правило II-1/19-1 и измененията на правила III/1.4, III/30 и III/37 към Конвенцията SOLAS, отнасящи се за учения за устойчивост при повреди, биха засегнали правото на ЕС посредством прилагането на Директива 2008/106/ЕО и Регламент (ЕО) № 336/2006.

3.4 Изменения на правила II-2/1 и II-2/10 към Конвенцията SOLAS

В член 6, параграф 2, буква а), подточка i) от Директива 2009/45/ЕО е посочено, че новите пътнически кораби от клас A трябва да бъдат изцяло съобразени с изискванията по Конвенция SOLAS от 1974 г. и нейните изменения. Също така правила II-2/1 и II-2/10 към Конвенцията SOLAS са валидни за новите кораби от класове B, C и D и за съществуващите кораби от клас B в съответствие с приложение I, глава II-2, част A, точка 6 „Пожарогасителни съоръжения в машинните отделения“ (правило 7) от Директива 2009/45/ЕО, където е посочено, че машинните отделения и котелните помещения трябва да бъдат оборудвани с преносими пожарогасителни системи.

Поради това измененията на правилата към Конвенцията SOLAS с номера II-2/1 и II-2/10, отнасящи се за пожарогасителните мерки в машинните отделения,

биха засегнали правото на ЕС посредством прилагането на Директива 2009/45/ЕО.

3. 5 Изменения на правило II-1/3-12 към Конвенцията SOLAS

В член 3 от Директива 2003/10/ЕО относно минималните изисквания за здраве и безопасност, свързани с експозицията на работниците на рисковете от физически агенти (шум), са формулирани минимално допустими изисквания за защита на работниците и са определени гранични стойности на експозиция и стойности на експозиция за предприемане на действие. Също така, в качеството на съответно вторично законодателство, в член 6, параграф 2, буква а), подточка i) от Директива 2009/45/ЕО е посочено, че Конвенцията SOLAS от 1974 г. с нейните изменения се прилага за нови кораби от клас А, а в част В, правило 18 от приложение I към същата директива са определени мерки за намаляване на шума в машинните отделения на нови кораби от класове B, C и D.

Поради това измененията на правило II-1/3-12 към Конвенцията SOLAS биха засегнали правото на ЕС посредством прилагането на Директива 2003/10/ЕО и Директива 2009/45/ЕО.

3. 6 Изменения на Международната конвенция за вахтената служба и нормите за подготовка и освидетелстване на моряците (Конвенцията STCW) и на съответния Кодекс, отнасящи се за специфично за пътническите кораби обучение и за части А и Б на Кодекса STCW

Директива 2008/106/ЕО, и по-специално правило V/2 в глава V от приложение I към нея, включва задължителни минимални стандарти за обучението и квалификацията на капитаните, лицата от командния състав, лицата от редовия състав и другия персонал на пътническите кораби.

Поради това измененията на правилата към Конвенцията STCW и съответния Кодекс, отнасящи се за специфичното за пътническите кораби обучение, биха засегнали правото на ЕС посредством прилагането на Директива 2008/106/ЕО.

3.7 Проектоизменение на глава 13 от Кодекса за системите за пожарна безопасност, отнасящо се за изясняване на разпределението на членове на екипажа, намиращи се в публични отделения

В член 6, параграф 2, буква а), подточка i) от Директива 2009/45/ЕО е посочено, че новите пътнически кораби от клас А трябва да бъдат изцяло съобразени с изискванията по Конвенция SOLAS от 1974 г. и нейните изменения. Освен това с глава II-2, част А от приложение I към Директива 2009/45/ЕО се прилага Кодексът за системите за противопожарна безопасност, приет с Резолюция MSC.98(73), по отношение на кораби от класове B, C и D, построени на 1 януари 2003 г. или след това.

Поради това измененията на глава 13 от Кодекса за системите за противопожарна безопасност ще засегнат правото на ЕС посредством прилагането на Директива 2009/45/ЕО.

3.8 Изменения на Кодекса за подобрената програма за преглед (Кодекса за ESP) от 2011 г.

Целта на Регламент (ЕС) № 530/2012 на Европейския парламент и на Съвета относно ускореното въвеждане на изискванията за танкерите с двукорпусни или еквивалентни конструкции по отношение и на еднокорпусните нефтени

танкери е да се създаде ускорена схема за въвеждане на прилагането на изискванията в Конвенцията MARPOL 73/78, отнасящи се за танкери с двукорпусна или еквивалентна конструкция, дефинирани в член 3 от посочения регламент, по отношение на еднокорпусните нефтени танкери и да се забрани превозването към или от пристанища на държавите членки на тежки нефтопродукти в еднокорпусни нефтени танкери.

С посочения регламент се въвежда изискване за задължително прилагане на Схемата за оценка на състоянието (CAS) на ММО към еднокорпусни нефтени танкери на възраст над 15 години. Съгласно член 5 такива танкери трябва да отговарят на CAS, която е дефинирана в член 6 като Схемата за оценка на състоянието, приета с Резолюция MEPC 94(46) от 27 април 2001 г., изменена с Резолюция MEPC 99(48) от 11 октомври 2002 г. и с Резолюция MEPC 112(50) от 4 декември 2003 г. В Подобрената програма за инспекции по време на преглед на кораби за насипни товари и нефтени танкери или в Подобрена 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 CAS, всички промени на инспекциите по ESP ще бъдат пряко и автоматично приложими посредством Регламент (ЕС) № 530/2012. Поради това измененията, които следва да бъдат приети на 97-ата сесия на Комитета по морска безопасност (MSC 97) и с които ще бъдат осъществени промени по Кодекса за ESP, ще засегнат правото на ЕС посредством прилагането на Регламент (ЕС) № 530/2012.

3.9 Обобщение

С оглед на връзките между предложените изменения и съответното законодателство на ЕС, посочено по-горе, Комисията счита, че приемането на горепосочените изменения, което се очаква да стане на 70-ата сесия на Комитета по опазване на морската среда (MEPC 70) и на 97-ата сесия на Комитета по морска безопасност (MSC 97), попада под изключителната външна компетентност на ЕС, поверена му съгласно член 3, параграф 2 от ДФЕС, доколкото приемането на разглежданите международни инструменти засяга общи правила или променя техния обхват.

В съответствие с богатата съдебна практика и въпреки че Европейският съюз не е член на ММО или договаряща страна по въпросните международни документи, държавите членки нямат право да поемат задължения, които могат да засегнат правилата на ЕС, въведени за постигане на целите на Договорите, освен ако са оправомощени за това с решение на Съвета по предложение на Комисията.

4. Заключение

Поради това Комисията предлага решение на Съвета относно позицията, която да бъде заета от името на Европейския съюз по измененията, посочени в точки 1.1—1.8 по-горе, които предстои да бъдат приети съответно на 70-ата сесия на Комитета за опазване на морската среда и на 97-ата сесия на Комитета по морска безопасност.

2016/0263 (NLE)

Предложение за

РЕШЕНИЕ НА СЪВЕТА

относно позицията, която да бъде заета от името на Европейския съюз в Международната морска организация по време на 70-ата сесия на Комитета за опазване на морската среда и на 97-ата сесия на Комитета по морска безопасност относно приемането на изменения на Анекс VI към Конвенцията MARPOL, на правило II-1, правила III/1.4, III/30 и III/37, правила II-2/1 и II-2/10 и правило II-1/3-12 към Конвенцията SOLAS, на Конвенцията STCW и съответния Кодекс, на Кодекса за системите за пожарна безопасност и на Кодекса за подобрената програма за преглед от 2011 г.

СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

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

като взе предвид предложението на Европейската комисия,

като има предвид, че:

(1) Действията от страна на Европейския съюз в сектора на морския транспорт следва да имат за цел подобряване на морската безопасност и опазване на морската среда.

(2) На своята 69-а сесия Комитетът за опазване на морската среда (MEPC) към ММО постигна съгласие за създаване на система за задължително събиране на данни за консумацията на гориво и за необходимите изменения в глава 4 от Анекс VI към Конвенцията MARPOL. Очаква се тези изменения да бъдат приети на 70-ата сесия на MEPC, която ще се проведе през октомври 2016 г.

(3) На своите 95-а и 96-а сесии Комитетът по морска безопасност към ММО одобри изменения на правило II-1, правила III/1.4, III/30 и III/37, правила II-2/1 и II-2/10 и правило II-1/3-12 към Конвенцията SOLAS, на Конвенцията STCW и съответния Кодекс, на Кодекса за системите за пожарна безопасност и на Кодекса за подобрената програма за преглед от 2011 г. Очаква се тези изменения да бъдат приети на 97-ата сесия на Комитета по морска безопасност, която ще се проведе през ноември 2016 г.

(4) С измененията на глава 4 от Анекс VI към Конвенцията MARPOL ще бъде създадена глобална система за задължително събиране на данни и се определят данните, които ще бъдат събирани и ежегодно докладвани от някои кораби, верификационните процедури във връзка с докладваните данни, въвеждането на декларации за изпълнени изисквания, ситуациите при прехвърляне на собствеността, подаването на данните до ММО, анонимизацията и достъпът до данните, както и процедурите, потвърждаващи изпълнението на изискванията от страна на кораби, плаващи под знамето на държави, които не са страни по Анекс VI към Конвенцията MARPOL. С Регламент (ЕС) 2015/757 на

Европейския парламент и на Съвета[1] е създадена система на ЕС за мониторинг, докладване и проверка (MRV) на емисиите на CO_2 и енергийната ефективност при корабоплаването. Този регламент се отнася за всички големи кораби (с бруто тонаж над 5000 GT), пристигащи в или отплаващи от пристанища под юрисдикцията на държава членка, считано от 1 януари 2018 г. нататък, независимо къде са регистрирани тези кораби.

(5) В член 22 от Регламент (ЕС) 2015/757 на Европейския парламент и на Съвета е включена клауза за преразглеждане в случай на международно споразумение в тази област. Приемането на изменения на глава 4 от Анекс VI към Конвенцията MARPOL ще задейства такъв процес на преразглеждане, който може да доведе до предложение за изменение на регламента с оглед да се осигури съгласуваност до съответната подходяща степен с глобалната система за събиране на данни, договорена в рамките на ММО.

(6) Измененията на правила II-1/1, II-1/2, II-1/3, II-1/4, II-1/5, II-1/6, II-1/7, II-1/8-1, II-1/9, II-1/10, II-1/12, II-1/13, 15 – 17, 19, 21, 22 и 35 към Конвенцията SOLAS ще доведат до редакционни и съответни последващи изменения, както и до изменения, отнасящи се за изискванията за разделяне на отсеци и устойчивост, с оглед да се подобрят шансовете за оцеляване на пътниците в случай на повреда. В член 6, параграф 2, буква а), подточка i) от Директива 2009/45/ЕО на Европейския парламент и на Съвета[2] е посочено, че новите пътнически кораби от клас А трябва да са изцяло съобразени с изискванията по Конвенцията SOLAS от 1974 г. и нейните изменения.

(7) Измененията на правило II-1/1.2, новото правило II-1/19-1 и измененията на правила III/1.4, III/30 и III/37 към Конвенцията SOLAS по отношение на учения по живучест представляват съставна част от цялостен подход за подобряване на живучестта при наводняване, като целта е да се подобри безопасността на съществуващите и новите пътнически кораби. Директива 2008/106/ЕО на Европейския парламент и на Съвета[3], и по-специално правило V/2 в глава V от приложение I включва задължителни минимални стандарти за обучението и квалификацията на капитаните, лицата от командния състав, лицата от редовия състав и другия персонал на пътническите кораби. Международната конвенция за вахтената служба и нормите за подготовка и освидетелстване на моряците (Конвенцията STCW), която бе включена в правото на ЕС посредством Директива 2008/106/ЕО на Европейския парламент и на Съвета, включва изисквания за обучение по корабна устойчивост в съответните таблици за норми за компетентност в Кодекса STCW.

(8) Измененията на правила II-2/1 и II-2/10 към Конвенцията SOLAS водят до отпадане на изискването за пенни пожарогасители с вместимост минимум 135 л в котелните помещения, защитени със стационарни водни пожарогасителни системи за локално приложение. В член 6, параграф 2, буква а), подточка i) от Директива 2009/45/ЕО на Европейския парламент и на Съвета е посочено, че новите пътнически кораби от клас А трябва да са изцяло съобразени с

---

1 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).

2 Директива 2009/45/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 6 май 2009 г. за правилата и стандартите за безопасност на пътническите кораби (ОВ L 163, 25.6.2009 г., стр. 1).

3 Директива 2008/106/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно минималното ниво на обучение на морските лица (ОВ L 323, 3.12.2008 г., стр. 33).

изискванията на Конвенцията SOLAS от 1974 г. и нейните изменения. Също така правила II-2/1 и II-2/10 към Конвенцията SOLAS са валидни за нови кораби от класове B, C и D и за съществуващи кораби от клас B в съответствие с глава II-2, част A, точка 6.7 („Пожарогасителни съоръжения в машинните отделения“) от приложение I към Директива 2009/45/ЕО на Европейския парламент и на Съвета, където е посочено, че машинните отделения и котелните помещения трябва да бъдат оборудвани с преносими пожарогасителни системи.

(9) Изменението на правило II-1/3-12 към Конвенцията SOLAS е предназначено да запълни един пропуск в настоящия текст на правилото, свързан с прилагането на Кодекса относно нивото на шума на корабите по отношение на кораби, чийто договор за построяване е сключен преди 1 юли 2014 г. и чиито килове са положени или които се намират в подобен стадий на изграждане на 1 януари 2015 г. или след това, а датата за предаването им не е преди 1 юли 2018 г. В член 3 от Директива 2003/10/ЕО на Европейския парламент и на Съвета[4] са формулирани минимално допустими изисквания за защита на работниците и са определени гранични стойности на експозиция и стойности на експозиция за предприемане на действие. Също така, в качеството на съответно вторично законодателство, в член 6, параграф 2, буква а), подточка i) от Директива 2009/45/ЕО на Европейския парламент и на Съвета е посочено, че Конвенцията SOLAS от 1974 г. с нейните изменения се прилага за нови кораби от клас A, а в част B, правило 18 от приложение I от същата директива са определени мерки за намаляване на шума в машинните отделения на нови кораби от класове B, C и D.

(10) Измененията на Конвенцията STCW и съответния Кодекс, отнасящи се за специфичното за пътнически кораби обучение и за части A и B на Кодекса STCW са в отговор на новите предизвикателства, свързани с размера на модерните круизни кораби и големия брой пътници на борда и включват четири различни равнища на обучение и подготовка: подготовка за аварийни ситуации на пътнически кораби, обучение за управление на неорганизирани групи хора на пътнически кораби, обучение по управление и поведението на човека в критични ситуации и обучение за ро-ро пътнически кораби. Директива 2008/106/ЕО на Европейския парламент и на Съвета, по-специално правило V/2 от глава V от приложение I към нея включва задължителни минимални стандарти за обучението и квалификацията на капитаните, лицата от командния състав, лицата от редовия състав и другия персонал на пътническите кораби.

(11) Измененията на глава 13 от Кодекса за системите за пожарна безопасност ще изяснят, че изчисленията на размера на средствата за евакуация, които се правят въз основа на общия брой на лицата, за които се очаква да се евакуират по съответното стълбище и през съответните врати, коридори и площадки, трябва да се прави поотделно за два различни случая на заетост на съответните отделения. В член 6, параграф 2, буква а), подточка i) от Директива 2009/45/ЕО на Европейския парламент и на Съвета е посочено, че новите пътнически кораби от клас A трябва да са изцяло съобразени с изискванията на Конвенцията SOLAS от 1974 г. и нейните изменения. Освен това с глава II-2, част A от приложение I към Директива 2009/45/ЕО на Европейския парламент и на Съвета се прилага

[4] Директива 2003/10/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 6 февруари 2003 г. относно минималните изисквания за здраве и безопасност, свързани с експозицията на работниците на рисковете от физически агенти (шум) (ОВ L 42, 15.2.2003 г., стр. 38).

Кодексът за системите за противопожарна безопасност, приет с Резолюция MSC.98(73), по отношение на кораби от класове B, C и D, построени на 1 януари 2003 г. или след това.

(12) Измененията на Кодекса за Подобрената програма за преглед (ESP) от 2011 г. ще осигурят съгласуваност с актуализираните унифицирани изисквания от серия Z10 на Международната асоциация на класификационните общества (IACS UR , серия Z10), отнасяща се за изисквания за надзор и сертифициране. С членове 5 и 6 от Регламент (ЕС) № 530/2012 на Европейския парламент и на Съвета[5] се въвежда изискване за задължително прилагане на Схемата за оценка на състоянието (CAS) на ММО към еднокорпусни нефтени танкери на възраст над 15 години. В Подобрената програма за инспекции по време на преглед на кораби за насипни товари и нефтени танкери или в Подобрена програма за преглед (ESP) е определено как да се провежда такова интензифицирано оценяване. Тъй като ESP се използва като инструмент за постигане на целите на CAS, всички промени на инспекциите по ESP ще бъдат автоматично приложими посредством Регламент (ЕС) № 530/2012.

(13) ЕС не е член на ММО, нито е договаряща страна по въпросните конвенции и кодекси. Поради това е необходимо Съветът да оправомощи държавите членки да изразят позицията на ЕС и да изразят съгласието си да бъдат обвързани от тези изменения,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

С цел подобряване на настоящите изисквания за защита на околната среда в Конвенцията MARPOL позицията на ЕС на 70-ата сесия на Комитета по морска безопасност към ММО е да се изрази съгласие с измененията на глава 4 от Анекс VI към Конвенцията MARPOL, както тези изменения са формулирани в приложение 7 към документ MEPC 69/21/add.1 на ММО.

Член 2

Позицията на Съюза на 97-ата сесия на Комитета по морска безопасност на ММО е да се изрази съгласие с приемането на следните изменения:

а) на правилата към Конвенцията SOLAS с номера II-1/1, II-1/2, II-1/3, II-1/4, II-1/5, II-1/6, II-1/7, II-1/8-1, II-1/9, II-1/10, II-1/12, II-1/13, II-1/15 – 17, II-1/19, II-1/21 - 22 и II-1/35, както са формулирани в приложение 1 към циркулярно писмо № 3644 на ММО от 20 май 2016 г.;

б) на правило II-1/1.2, ново правило II-1/19-1 и изменения на правила III/1.4, III/30 и III/37 към Конвенцията SOLAS, както са формулирани в приложение 1 към циркулярно писмо № 3644 на ММО от 20 май 2016 г.;

в) на правила II-2/1 и II-2/10 към Конвенцията SOLAS, както са формулирани в приложение 1 към циркулярно писмо№ 3644 на ММО от 20 май 2016 г.;

г) на правило II-1/3-12 към Конвенцията SOLAS, както са формулирани в приложение 1 към циркулярно писмо № 3644 на ММО от 20 май 2016 г.;

[5] 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).

д) на Конвенцията STCW и съответния Кодекс, отнасящи се за специфичното за пътнически кораби обучение и за части A и B на Кодекса STCW, както са формулирани в приложение [ ] към документ MSC 96/25/add.1 на ММО;

е) на глава 13 от Кодекса за системите за пожарна опасност, както са формулирани в приложение 2 към циркулярно писмо № 3644 на ММО от 20 май 2016 г.;

ж) на Кодекса за подобрената програма за преглед от 2011 г., както са формулирани в приложение 4 към циркулярно писмо № 3644 на ММО от 20 май 2016 г.

Член 3

1. Позицията на ЕС, посочена в членове 1 и 2, се изразява от държавите членки, които членуват в ММО, действащи съвместно в интерес на ЕС.

2. Незначителни промени в позицията по членове 1 и 2 могат да бъдат договаряни без да е необходимо да се прави изменение на тази позиция; също така могат да бъдат договаряни евентуални промени в позицията по член 2 буква а) по отношение на измененията в правило II-1/6 към Конвенцията SOLAS с оглед подобряване на настоящите равнища на безопасност.

Член 4

Държавите членки се упълномощават да дадат своето съгласие да бъдат обвързани, в интерес на ЕС, от посочените в членове 1 и 2 изменения.

Член 5

Адресати на настоящото решение са държавите членки.

Съставено в Брюксел на година.

За Съвета
Председател