

II

(Съобщения)

СЪОБЩЕНИЯ НА ИНСТИТУЦИИТЕ, ОРГАНИТЕ, СЛУЖБИТЕ И АГЕНЦИИТЕ НА
ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ

ЕВРОПЕЙСКА КОМИСИЯ

Известие на Комисията

Насоки за изпълнение на задълженията съгласно Регламента на ЕС относно рециклирането на кораби, свързани с инвентарния опис на опасните материали за плавателните съдове, експлоатирани в европейски води

(2020/C 349/01)

Въведение

Съгласно Регламента на ЕС относно рециклирането на кораби ⁽¹⁾ от 31 декември 2020 г. всички съществуващи кораби, плаващи под знамето на държава — членка на ЕС, и кораби, плаващи под знамето на държава, която не е членка на ЕС, които посещават пристанище или застават на котва в ЕС, трябва да имат на борда инвентарен опис на опасните материали (ИООМ) със свидетелство за инвентарен опис, свидетелство за годност за рециклиране или свидетелство за съответствие според случая.

Комисията получи сведения от заинтересовани страни от сектора, че ограниченията заради COVID-19 са довели до значителни затруднения при прегледите на кораби и издаването на свидетелства за ИООМ. Според тези сведения карантинните мерки и широкоразпространените ограничения за пътуване, които бяха въведени с цел контрол на COVID-19, на първо място са попречили на много корабособственици (или на техните агенти) да се сподобят с ИООМ, но също така са възпрепятствали инспекторите на държавата на знамето и признатите организации да проверяват ИООМ и да издават свидетелства за тях.

Поради това по оценки на заинтересованите страни от сектора няколко хиляди кораби вероятно няма да са в състояние да спазят задълженията за ИООМ и е възможно да не се сподобят с необходимото свидетелство до крайния срок 31 декември 2020 г.

Ето защо, като се имат предвид сътресенията, причинени от COVID-19, е желателно да се установят някои общи насоки, за да се гарантира хармонизиран подход към изпълнението от страна на органите на държавите на пристанищата в ЕС при извършване на инспекции на кораби от 1 януари 2021 г.

Общи ръководни принципи

Като основен принцип главната отговорност за изпълнение на задълженията, свързани с ИООМ, остава на корабособственика, а за наблюдението на спазването на тези правни задължения отговорност носят органите на държавите на пристанищата в ЕС.

Въпреки това при изпълнението на тези задължения от страна на държавите членки може да се наложи да бъдат взети предвид извънредните обстоятелства, свързани с кризата с COVID-19, когато тези обстоятелства създават ситуации, при които спазването на тези задължения временно е невъзможно или изключително трудно.

Тъй като е свързано с принципа на пропорционалност ⁽²⁾, позоваването на *непреодолима сила* може да се счита за общ принцип на правото на ЕС, който може да се прилага дори и при липса на изрични разпоредби ⁽³⁾. Що се отнася до съдържанието на понятието *непреодолима сила*, в съдебната практика на Съда понятието е определено, както следва:

⁽¹⁾ Регламент (ЕС) № 1257/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 20 ноември 2013 г. относно рециклирането на кораби и за изменение на Регламент (ЕО) № 1013/2006 и Директива 2009/16/ЕО; (ОВ L 330, 10.12.2013 г., стр. 1).

⁽²⁾ Вж. в това отношение публикуваното още през 1988 г. известие на Комисията относно понятието „непреодолима сила“ в европейското право в областта на селското стопанство, С (88) 1696 (ОВ С 259, 6.10.1988 г., стр. 10).

⁽³⁾ Вж. дело 71/87, Inter-Kom, EU:C:1988:186, точки 10 до 17 и дело С-12/92, Nuugen и др., EU:C:1993:914, точка 31, на които Общият съд неколккратно се позовава, по-специално по дело T-220/04, Испания/Комисия, EU:T:2007:97, точки 165 до 172. Вж. също Становище на генералния адвокат Trstenjak по дело C-101/08, Audilux, EU:C:2009:410, точка 71.

„От постоянната съдебна практика, установена в различни области на правото на Съюза, обаче е видно, че понятието за непреодолима сила трябва да се разбира в смисъл на извънредни и непредвидими обстоятелства, които са извън контрола на позоваващото се на нея лице и чиито последици не са могли да бъдат избегнати въпреки цялата положена дължима грижа“⁽⁴⁾.

В конкретния случай обаче при изпълнението на задълженията, произтичащи от Регламента на ЕС относно рециклирането на кораби, позоваването на понятието *непреодолима сила* не може да бъде автоматично.

В този контекст държавите членки се приканват внимателно да преценяват конкретните обстоятелства при всеки корабособственик и степента, до която може да се прилага тази съдебна практика.

В своята оценка държавите членки се приканват също така надлежно да вземат под внимание продължителността на периода между влизането в сила на Регламента относно рециклирането на кораби и датата на прилагане на крайния срок за ИООМ и да преценят дали и до каква степен конкретният корабособственик е използвал този период, за да се подготви за спазването на тези задължения.

Освен това трябва да се припомни, че през октомври 2019 г. Европейската агенция по морска безопасност (ЕАМБ) публикува насоки относно инспекциите, извършвани от органите на държавите на пристанищата в ЕС, за прилагане на разпоредбите на Регламента относно рециклирането на кораби⁽⁵⁾. Целта на тези насоки на ЕАМБ е да се подпомогнат държавите членки и определените от тях инспектори в техните усилия да изпълнят изискванията на Регламента относно рециклирането на кораби и на Директивата относно държавния пристанищен контрол⁽⁶⁾ във връзка с инспекциите, обхващащи съответните изисквания на тези два инструмента. Насоките са необвързващ референтен документ, в който се предоставят както техническа информация, така и указания относно процедурата, като по този начин се допринася за хармонизирано изпълнение и прилагане на разпоредбите на Регламента относно рециклирането на кораби и на Директивата относно държавния пристанищен контрол. Затова при инспекции, извършвани от органите на държавите на пристанищата в ЕС, по принцип се препоръчва да бъдат следвани тези насоки на ЕАМБ.

В този контекст специално се отбелязват общите положения, посочени в насоките на ЕАМБ (в раздел 6.3.2) във връзка с действията по прилагане, които трябва да се предприемат в случаи на неспазване. Насоките гласят: „ако са открити случаи на неспазване, свързани с РК [рециклиране на кораби], инспекторът следва да вземе решение относно най-подходящите мерки, които трябва да бъдат предприети. Инспекторът следва да се увери, че всеки потвърден или открит при инспекцията случай на неспазване, свързан с рециклирането на кораби, е или ще бъде отстранен в съответствие с РПК [Регламента относно рециклирането на кораби]“. Освен това в насоките на ЕАМБ се подчертава, че „инспекторът следва да използва професионалната си преценка, за да вземе решение относно подходящото действие или действия, които трябва да се предприемат при всеки установен случай на неспазване, свързан с РК [рециклиране на кораби]“. Тези общи ръководни принципи следва да се прилагат и по отношение на всяко установено неспазване на задълженията за ИООМ, което би могло да възникне в резултат от извънредното положение във връзка с COVID-19.

Специфични сценарии заради COVID-19

Във връзка с прилагането на Регламента относно рециклирането на кораби органите на държавите на пристанищата в ЕС вероятно ще се сблъскат с два специфични сценария, свързани с COVID-19, които могат да изискват по-хармонизиран подход при извършването на инспекции, основан на посочените по-горе общи ръководни принципи. Препоръчва се този хармонизиран подход да се прилага временно за ограничен период от 6 месеца след влизането в действие на задълженията, свързани с ИООМ, за съществуващите кораби, плаващи под знамето на държава — членка на ЕС, и кораби, плаващи под знамето на държава, която не е членка на ЕС, които посещават пристанища в ЕС (т.е. до 30 юни 2021 г.).

1) Плавателни съдове без валиден ИООМ и/или придружаващо свидетелство

В този случай плавателният съд може да пристигне в пристанище в ЕС след 31 декември 2020 г., без да има на борда валиден ИООМ и/или придружаващо свидетелство (свидетелство за инвентарен опис или свидетелство за годност за рециклиране за плавателен съд, плаващ под знамето на държава — членка на ЕС, или свидетелство за съответствие за плавателен съд, плаващ под знамето на държава, която не е членка на ЕС), и корабособственикът/капитанът да заяви, че неспазването на изискването се дължи на ситуацията с COVID-19.

Във всички подобни случаи, при които не е налице валиден ИООМ и/или необходимото свидетелство, доказателствената тежест пада върху собственика/капитана, който трябва да представи доказателства, че са били предприети всички възможни мерки за извършване на съответните действия и получаване на изискваното свидетелство. Доказателствата за положените усилия за спазване на изискванията могат да включват например договор за услуги за вземане на проба или преглед. Те може да включват също обосновка защо не е било възможно получаването на частично окомплектуван ИООМ и свързаното с него свидетелство, посочени в раздел 2, както и доказателства за невъзможността да бъдат спазени други елементи, свързани с издаването на свидетелство, освен инспекция на борда. Следователно задължение на инспектора е да реши за всеки отделен случай дали доказателствата са приемливи в зависимост от специфичните обстоятелства на въпросния плавателен съд и въз основа на професионалната си преценка.

⁽⁴⁾ Дело C-640/15, Vilkas, EU:C:2017:39, точка 53.

⁽⁵⁾ <http://www.emsa.europa.eu/news-a-press-centre/external-news/item/3721-guidance-on-inspections-of-ships-by-the-port-states-in-accordance-with-regulation-eu-1257-2013-on-ship-recycling.html>.

⁽⁶⁾ Директива 2009/16/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно държавния пристанищен контрол (ОВ L 131, 28.5.2009 г., стр.57).

Ако инспекторът реши да приеме представените от собственика/капитана доказателства, тогава той следва да посочи, че за свидетелството за инвентарен опис или свидетелството за съответствие документите следва да бъдат окомплектувани и одобрени в срок от 4 месеца след инспекцията. Освен това на плавателния съд следва да бъде отправено предупреждение и резултатът от инспекцията и предупреждението следва да бъдат регистрирани в модула за рециклиране на кораби в информационната система на ЕС THETIS.

Ако се наложи тези планове да бъдат променени допълнително след инспекцията поради продължаващи ограничения за пътуване или достъп, то тогава собственикът/капитанът трябва да представи достатъчни писмени доказателства от инспекторите за целите на ИООМ, че не е било възможно да се спазят първоначалните планове. Отново задължение на инспектора, който предприема следващата инспекция, е да реши за всеки отделен случай дали тези доказателства са приемливи в зависимост от специфичните обстоятелства на въпросния плавателен съд и въз основа на професионалната си преценка.

По отношение на свидетелството за годност за рециклиране, ако инспекторът приеме доказателствата след преценка за всеки отделен случай, собственикът/капитанът на плавателния съд следва да бъде предупреден, че от него се изисква да получи свидетелство за годност за рециклиране, преди корабът да влезе в съоръжението за рециклиране. Тъй като свидетелството за годност за рециклиране е валидно само 3 месеца, то трябва да бъде окомплектувано и одобрено при първа възможност, преди плавателният съд да извърши последното си плаване. Резултатът от инспекцията и предупреждението трябва да бъдат регистрирани в модула за рециклиране на кораби в информационната система на ЕС THETIS.

- 2) *Плавателни съдове с частично окомплектуван ИООМ и свързаното с него одобрено свидетелство за инвентарен опис или свидетелство за годност за рециклиране (за кораб, плаващ под знамето на държава — членка на ЕС), или свидетелство за съответствие (за кораб, плаващ под знамето на държава, която не е членка на ЕС), в който не е включено вземане на проба на борда (целенасочено или на случаен принцип)*

В този случай след 31 декември 2020 г. плавателният съд може да посети пристанище или място за заставане на котва в ЕС, ако има на борда ИООМ и свързаното с него свидетелство, но ИООМ е бил изготвен дистанционно без вземане на проба на борда. Тази ситуация може да възникне, в случай че прегледите на борда, които е трябвало да бъдат извършени в подкрепа на ИООМ, не е могло да се осъществят поради ограниченията за инспекция на плавателни съдове по време на пандемията от COVID-19.

Във всички подобни случаи, когато свидетелството се основава на ИООМ, съставен без вземане на проба на борда, ИООМ по принцип би следвало да е неприемлив, тъй като не е окомплектуван ⁽⁷⁾. Като се има предвид обаче, че от март 2020 г. инспекторите са имали ограничена възможност или са били възпрепятствани напълно да се качат на борда на плавателен съд и да извършат тези прегледи, по изключение може да се приеме такъв дистанционен преглед/вземане на проба, ако има доказателства, че държавата на знамето е дала съгласието си ⁽⁸⁾. Освен това в този случай на борда на кораба трябва да се съхраняват също документираните планове и договорености, от които да става ясно кога ще бъде възможно квалифицирани лица да извършат вземане на проби с цел окомплектуване на ИООМ, като се имат предвид ограниченията, свързани с пандемията от COVID-19. Следователно задължение на инспектора е да реши за всеки отделен случай дали тези доказателства са приемливи в зависимост от специфичните обстоятелства на въпросния плавателен съд и въз основа на професионалната си преценка.

Ако инспекторът приеме представените от собственика/капитана доказателства, тогава той следва да посочи, че за свидетелството за инвентарен опис или свидетелството за съответствие ИООМ следва да бъде окомплектуван и одобрен в срок от 4 месеца след инспекцията. Освен това на плавателния съд следва да бъде отправено предупреждение и резултатът от инспекцията и предупреждението следва да бъдат регистрирани в модула за рециклиране на кораби в информационната система на ЕС THETIS.

Ако се наложи тези планове да бъдат променени допълнително след инспекцията поради продължаващи ограничения за пътуване или достъп, то тогава собственикът/капитанът трябва да представи достатъчни писмени доказателства от инспекторите за целите на ИООМ, че не е било възможно да се спазят първоначалните планове. Отново задължение на инспектора, който предприема следващата инспекция, е да реши за всеки отделен случай дали тези доказателства са приемливи в зависимост от специфичните обстоятелства на въпросния плавателен съд и въз основа на професионалната си преценка.

По отношение на свидетелството за годност за рециклиране, ако инспекторът приеме доказателствата след преценка за всеки отделен случай, собственикът/капитанът на плавателния съд следва да бъде предупреден, че от него се изисква да окомплектува ИООМ и да получи актуализирано свидетелство за годност за рециклиране, преди корабът да влезе в съоръжението за рециклиране. Резултатът от инспекцията и предупреждението трябва да бъдат регистрирани в модула за рециклиране на кораби в информационната система на ЕС THETIS.

⁽⁷⁾ Съгласно член 5, параграф 3, буква в) от Регламента ИООМ се съставя, като се отчитат приложимите насоки на ИМО. Ако вземането на проба не е извършено, тогава ИООМ не е в съответствие с посочените насоки.

⁽⁸⁾ Приема се, че това е и решението, което Международната асоциация на класификационните организации (IACS) препоръчва на своите членове, като добавя, че оставашото вземане на проби трябва да се извърши на по-късна дата.