



Брюксел, 18.3.2021 г.
COM(2021) 127 final

2021/0066 (NLE)

Предложение за

РЕШЕНИЕ НА СЪВЕТА

относно позицията, която трябва да се заеме от името на Европейския съюз в рамките на Международната морска организация по време на 103^{-ата} сесия на Комитета по морска безопасност и на 76^{-ата} сесия на Комитета по безопасност на морската среда относно приемането на изменения на Международната конвенция за вахтената служба и нормите за подготовка и освидетелстване на моряците, Международния кодекс за подобрената програма за инспекции по време на преглед на кораби за насипни товари и нефтени танкери, Международния кодекс за системите за противопожарна безопасност и Международната конвенция за контрол на вредните противообрастващи системи на корабите

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 103^{-ата} сесия на Комитета по морска безопасност към Международната морска организация (MSC 103), която ще се състои виртуално от 5 до 14 май 2021 г., както и на 76^{-ата} сесия на Комитета по опазване на морската среда към Международната морска организация (MEPC 76), която ще се състои виртуално от 7 до 17 юни 2021 г. По време на MSC 103 се предвижда приемането на изменения на:

- Международната конвенция за вахтената служба и нормите за подготовка и освидетелстване на моряците (Конвенция STCW);
- Международния кодекс за подобрената програма за инспекции по време на преглед на кораби за насипни товари и нефтени танкери (Кодекс ESP);
- Международния кодекс за системите за противопожарна безопасност (Кодекс FSS).

По време на MEPC 76 се предвижда приемането на изменения на:

- Конвенцията за контрол на вредните противообрастващи системи на корабите (Конвенцията AFS).

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 осигури форум за сътрудничество в областта на регулирането и практиките, отнасящи се до техническата част на международното 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.

Всички държави — членки на ЕС, са страни по Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби от 1973 г. („Конвенцията MARPOL“), в сила от 2 октомври 1983 г., и приложение VI, в сила от 18 май 2005 г. Съюзът не е страна по MARPOL.

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

Международният кодекс за безопасност на корабите, използващи като гориво газове или други горива с ниска пламна температура („Кодекс IGF“), стана задължителен съгласно Конвенцията SOLAS. Неговата цел е да предостави международен стандарт за корабите, използващи като гориво газ или други горива с ниска пламна температура. В Кодекса се разглеждат всички области, в които е необходимо специално внимание при

използването като гориво на газове или други горива с ниска пламна температура. В него се определят критерии за подреждане и монтиране на машини за задвижване и за спомагателни цели, които използват природен газ като гориво и ще имат еквивалентно ниво на функционалност по отношение на безопасността, надеждността и сигурността като това, което може да бъде постигнато с нови и съпоставими конвенционални основни или спомагателни двигатели, захранвани с мазут.

2.2. Международна морска организация

Международната морска организация (ИМО) е специализирана агенция на ООН, която отговаря за безопасността и сигурността на корабоплаването и за предотвратяването 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 (ИМСО) и Комисията на Европейските общности през 1974 г.

В Комитета по морска безопасност към ИМО влизат всички членки на ИМО и той заседава поне веднъж годишно. В него се обсъждат всякакви въпроси от компетентността на Организацията, свързани с навигационните средства, конструкцията и оборудването на плавателните съдове, комплектоването с екипаж от гледна точка на безопасността, правилата за предотвратяване на сблъсквания, обработката на опасни товари, процедурите и изискванията за морска безопасност, хидрографската информация, корабните дневници и навигационни записи, разследването на морски аварии, спасяването на хора и имущество, както и всякакви други въпроси, които са пряко свързани с морската безопасност.

В Комитета по опазване на морската среда към ИМО влизат също всички членове на ИМО и той заседава най-малко веднъж годишно. Той се занимава със свързани с околната среда въпроси от компетентността на Организацията по отношение на контрола и превенцията на замърсяването от кораби, попадащо в обхвата на Конвенцията MARPOL, включително замърсяване с нефт, химикали в насипно състояние, отпадни води, отпадъци и емисии от корабите във въздуха, както и със замърсители на въздуха и емисии на парникови газове. Наред с това комитетът се занимава и с управлението на баластните води, противообрастващите системи, рециклирането на кораби, готовността и реагирането при замърсяване и с набелязването на специални зони и особено чувствителни морски зони.

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

2.3. Предвидени актове на Комитета по морска безопасност към ИМО

От 5 до 14 май 2021 г. MSC 103 трябва да приеме изменения на Конвенцията и Кодекса STCW, Кодекса ESP, Кодекса FSS, глава III от Конвенцията SOLAS и Кодекса LSA.

Целта на предвидените изменения на правило 1/1 от Конвенцията STCW е да се включи определение на „високо напрежение“, а на измененията на раздел А-1/1 от Кодекса STCW — да се измени определението на „оперативно ниво“ така, че да се включи длъжността „механик-електротехник“.

Целта на предвидените изменения на приложение 2 към част А от приложение Б към Кодекса ESP от 2011 г. е да се ограничи измерването на дебелината на двукорпусните нефтени танкери при първия подновителен преглед само до съмнителните области.

Целта на предвидените изменения на глава 9 от Кодекса за системите за противопожарна безопасност (FSS) е да се изясни допустимостта на монтирането на товарни кораби и балкони на каютите на пътническите кораби на по-малко сложни и по-евтини системи за откриване на неизправности по сектори при системите с разпознаване на всеки отделен детектор за пожар.

2.4. Предвиден акт на Комитета по опазване на морската среда към ИМО

От 10 до 17 юни 2021 г. MEPC 76 трябва да приеме изменения на Конвенцията AFS. Целта на предвидените изменения е да се включи цибутрин в списъка на забранените противообрастващи вещества. Това е резултат от инициатива на ЕС.

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

3.1. Изменения на Международната конвенция за вахтената служба и нормите за подготовка и освидетелстване на моряците

По време на 6^{-ата} сесия на Подкомитета за човешкия елемент, подготовката и вахтената служба (НТW 6), проведена в Лондон от 29 април до 3 май 2019 г., беше прието искане на Международния транспортен форум (ITF), с което се предлага да се изясни оперативното ниво на функциите на „механик-електротехник“ в определението за „оперативно ниво“ в раздел А-1/1 от Кодекса STCW (Определения и разяснения) и включването на ново определение на термина „високо напрежение“ в този раздел.

Подкомитетът впоследствие постигна съгласие проектоопределението за „високо напрежение“ да бъде включено в правило I/1 от Конвенцията STCW, както е предвидено в приложение 7 към НТW 6/13, за представяне пред MSC 102 за одобряване с цел приемане. Подкомитетът постигна също съгласие по проектоизменението на раздел А-1/1 от Кодекса STCW за включване в определението за „оперативно ниво“ на длъжността „механик-електротехник“ като последователна стъпка след въвеждането на тази длъжност като част от измененията от Манила от 2010 г., както е предвидено в приложение 8 към НТW 6/13, за представяне пред MSC 102 за одобряване с цел приемане.

MSC 102 одобри измененията, а в точки 13.9 и 13.10 от неговия доклад (MSC 102/24) е посочено, че се предвижда измененията да бъдат приети на 103-ата сесия на този комитет.

Съюзът следва да подкрепи тези изменения, тъй като те изясняват оперативното ниво на функциите на „механик-електротехник“ и въвеждат общо определение на термина „високо напрежение“.

3.2. Изменения в Международния кодекс за подобрената програма за инспекции по време на преглед на кораби за насипни товари и нефтени танкери (Кодекс ESP).

На своята 7^{-а} сесия Подкомитетът за проектирането и конструирането на кораби разгледа предложение на IACS, подкрепено от проучване, за изменение на приложение 2 към част А от приложение Б към Кодекса ESP от 2011 г., изменено с резолюция MSC.461(101), съгласно което ще бъде достатъчно да се разглеждат само съмнителните области при измерването на дебелината на двукорпусните нефтени танкери при първия подновителен преглед. След кратко обсъждане Подкомитетът се споразумя по проектоизмененията на Кодекса ESP от 2011 г., както е предвидено в приложение 7, за представянето им на MSC 102 с цел одобряване и последващо приемане.

MSC 102 одобри измененията, като в точка 17.24 от доклада на MSC (MSC 102/24) се посочва, че се предвижда промените да бъдат приети на 103-ата сесия на този комитет. Този въпрос вече бе включен в неофициалния документ на ЕС за MSC 102.

Съюзът следва да подкрепи тези изменения, тъй като те позволяват IACS да се съсредоточи върху съмнителните области при измерването на дебелината на двукорпусните нефтени танкери.

3.3. Изменения на Международния кодекс за системите за противопожарна безопасност (Кодекс FSS).

MSC 98 включи нов елемент относно „Изменения на глава 9 от Кодекса FSS относно изискванията за откриване на неизправности за товарни кораби и балкони на каютите на пътническите кораби, оборудвани със системи с разпознаване на всеки отделен детектор за пожар“ в двугодишния план за 2018—2019 г. на Подкомитета и проекта на дневен ред за SSE 6, като крайният срок за приключване е 2020 г. (MSC 98/23, точка 20.34).

На своята 7^{-ма} сесия Подкомитетът за корабни системи и оборудване (SSE) постигна съгласие по проектоизмененията на глава 9 от Международния кодекс за системите за противопожарна безопасност (Кодекса FSS) и свързания проект на резолюция MSC, както е предвидено в приложение 3 от неговия доклад SSE 7/21, с цел те да бъдат одобрени от MSC 102.

MSC 102 одобри проектоизмененията на глава 9 от Кодекса FSS, като в точка 19.8 от доклада на MSC (MSC 102/24) се посочва, че се предвижда измененията да бъдат приети на MSC 103.

Съюзът следва да подкрепи тези изменения, тъй като те обхващат системи, които съчетават подобрената безопасност на изискваните при пътнически кораби системи с разпознаване на всеки отделен детектор за пожар с по-малко сложните и по-евтини системи за откриване на неизправности по сектори, които се допускат само за товарни кораби и за балконите на каютите на пътническите кораби.

3.4. Изменения на Конвенцията за контрол на вредните противообрастващи корабни системи

MEPC 71 прие искането на ЕС, предлагащо включването на нов документ за изменение на приложение 1 към Международната конвенция за контрол на вредните противообрастващи системи на корабите (Конвенция AFS) от 2001 г., с цел да се включи контрол върху цибутрина, и го предвиди за разглеждане на 5-ата сесия на Подкомитета за предотвратяване на замърсяването и контрол (PPR 5).

Съгласно посоченото от МЕРС 73, след като най-напред от PPR 5 е било прието, че първоначалното предложение за изменение на приложение 1 към Конвенцията AFS за включване на контрол върху цибутрина, както е било внесено от името на Съюза с документ PPR 5/19, заедно с информацията, съдържаща се в документ PPR 5/INF.9, отговаря на изискванията по приложение 2 към Конвенцията AFS, по-късно в рамките на PPR 5 е било постигнато съгласие, че се налага по-подробен преглед на цибутрина.

След обсъждане на PPR 7 Подкомитетът се споразумя относно (1) проектоизменението на приложение 1 (Контрол на противообрастващите системи) към Конвенцията AFS, в което ще се включи контролът върху цибутрина, както е предвидено в приложения от 1 до 6, за разглеждане от МЕРС 75, за определяне на действителните дати, на чиито места понастоящем има квадратни скоби, и за последващо одобрение; както и за (2) проектоизмененията на приложение 4 (Прегледи и изисквания за сертифициране за противообрастващите системи) към Конвенцията AFS, включващи проектоизмененията на образеца на международния сертификат за противообрастващи системи, за разглеждане от МЕРС 75 с цел одобряване.

МЕРС 75 финализира текста на измененията на Конвенцията AFS, като в точка 10.17 от доклада МЕРС (МЕРС 75/18) се посочва, че се предвижда измененията да бъдат приети на МЕРС 76. Позицията тези изменения да бъдат подкрепени е включена в неофициалния документ на ЕС за МЕРС 75.

Съюзът е инициатор на призива за световна забрана на това противообрастващо вещество, което понастоящем е забранено за продажба в ЕС. Затова Съюзът следва да подкрепи тези изменения, които ще въведат световна забрана на веществото, като по този начин ще се постигне целта на ЕС.

3.5. Свързано законодателство на ЕС и компетентност на ЕС

3.5.1. Изменения на Международната конвенция за вахтената служба и нормите за подготовка и освидетелстване на моряците

Директива 2008/106/ЕО¹ изисква държавите членки да гарантират, че морските лица са получили обучение, което отговаря най-малко на изискванията на Конвенцията STCW, и прилагат задължителната част А от Кодекса STCW. От особено значение в разглеждания случай са член 1, параграфи 6 и 7 от директивата, в които се посочват отговорностите на конкретни лица от командния състав на кораба във връзка с електрическото оборудване, както и правило III/5 от приложение I, глава I, в което се посочва специфичната функция „Електрообзавеждане, електронна апаратура и системите за управление“, по отношение на която са определени уменията, посочени в нормите за компетентност. Измененията, които следва да бъдат приети на MSC 103, въвеждащи промени в част А от Кодекса STCW, ще засегнат изискванията на директивата.

3.5.2. Изменения в Международния кодекс за подобрената програма за инспекции по време на преглед на кораби за насипни товари и нефтени танкери

С членове 5 и 6 от Регламент (ЕС) № 530/2012 на Европейския парламент и на Съвета² се въвежда задължително прилагане на Схемата за оценка на състоянието (СОС) на ИМО спрямо еднокорпусните нефтени танкери на възраст над 15 години. В Подобрената програма за инспекции по време на преглед на кораби за насипни товари

¹ ОВ L 323, 3.12.2008 г., стр. 33—61.

² ОВ L 172, 30.6.2012 г., стр. 3—9.

и нефтени танкери (или също Подобрена програма за преглед — ППП) е определено как да се провежда такова интензифицирано оценяване. Тъй като ППП се използва като инструмент за постигане на целта на СОС, всички промени в инспекциите по ППП, като например настоящите изменения за насочване на наблюденията само към съмнителните области за измерването на дебелината на двукорпусните нефтени танкери при първия подновителен преглед, автоматично ще бъдат приложими посредством Регламент (ЕС) № 530/2012.

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

С член 6, параграф 2, буква а), подточка і) от Директива 2009/45/ЕО за правилата за безопасност и стандартите за пътническите кораби³ Конвенцията SOLAS с нейните изменения се прилага спрямо пътнически кораби от клас А. Кодексът FSS е задължителен за пътническите кораби посредством Конвенцията SOLAS.

Ето защо измененията на Кодекса FSS, които следва да бъдат приети на MSC 103, ще засегнат изискванията, приложими посредством Директива 2009/45/ЕО.

3.5.4. Изменения на Конвенцията за контрол на вредните противообрастващи корабни системи

Регламент (ЕС) № 528/2012 на ЕС относно биоцидите⁴ регламентира предоставянето на пазара и употребата, наред с другото, на противообрастващи продукти. С оглед на резултатите от няколко научни изследвания и извършената на равнището на ЕС партньорска проверка Комисията прие Решение за изпълнение (ЕС) 2016/107 от 27 януари 2016 г.⁵, фактически забраняващо предоставянето на пазара и употребата на противообрастващи бои, съдържащи цибутрин, във всички държави — членки на ЕС, и държавите от ЕИП. Ето защо измененията на Конвенцията за контрол на вредните противообрастващи корабни системи ще засегнат Регламент (ЕС) 528/2012.

3.5.5. Компетентност на ЕС

Измененията на част А от Кодекса STCW ще засегнат правото на ЕС посредством прилагането на Директива 2008/106/ЕО.

Измененията на Кодекса ESP ще засегнат правото на ЕС посредством прилагането на Регламент (ЕС) 530/2012.

Измененията на Международния кодекс за системите за противопожарна безопасност (Кодекса FSS) ще засегнат правото на ЕС посредством прилагането на член 6, параграф 2, буква а), подточка і) от Директива 2009/45/ЕО.

Измененията на Международната конвенция за контрол на вредните противообрастващи системи на корабите ще засегнат правото на ЕС посредством прилагането на Регламент (ЕС) 528/2012.

Следователно Съюзът има изключителна компетентност по силата на последната част от член 3, параграф 2 от ДФЕС и поради това е необходимо да се установи позицията му по отношение на актовете за приемане на посочените по-горе изменения.

³ ОВ L 163, 25.6.2009 г., стр. 1—140.

⁴ ОВ L 167, 27.6.2012 г., стр. 1—123.

⁵ ОВ L 21, 28.1.2016 г., стр. 81—82.

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 споразумението⁶.

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“⁷.

4.1.2. Приложение в настоящия случай

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

Актовете, които тези два комитета към ИМО имат задачата да приемат, представляват актове с правно действие. Предвидените актове са в състояние да повлияят значително върху съдържанието на следното законодателството на ЕС, а именно:

- Директива 2008/106/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 19 ноември 2008 г. относно минималното ниво на обучение на морските лица. Причината за това е, че с директивата се прилага част А от Кодекса STCW.
- 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. Причината за това е, че с посочения регламент се въвежда изискване за задължително прилагане на Схемата за оценка на състоянието (CAS) на ИМО спрямо 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 също Подобрена програма за преглед — ППП) е определено как да се провежда такова интензифицирано оценяване. Тъй като ППП се използва като инструмент за постигане на целта на СОС, всички промени на инспекциите по ППП ще бъдат автоматично приложими посредством Регламент (ЕС) № 530/2012.
- Директива 2009/45/ЕО на Европейския парламент и на Съвета за правилата за безопасност и стандартите за пътническите кораби. Това се дължи на факта, че в Директива 2009/45/ЕО се определя, че пътническите кораби от клас А трябва да отговарят напълно на изискванията на Конвенцията SOLAS, заедно с

⁶ Дело С-399/12, Германия/Съвет (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, т. 64.

⁷ Дело С-399/12, Германия/Съвет (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, т. 61—64.

измененията. Кодексът FSS става задължителен посредством Конвенцията SOLAS.

- Регламент (ЕС) 528/2012 на Европейския парламент и на Съвета от 22 май 2012 г. относно предоставянето на пазара и употребата на биоциди. Причината за това е, че регламентът забранява предоставянето на пазара и употребата на противоположаващи бои, съдържащи цибуترین, във всички държави — членки на ЕС, и държавите от ЕИП.

Ето защо измененията на

- Международна конвенция за вахтената служба и нормите за подготовка и освидетелстване на моряците,
- Международния кодекс за подобрената програма за инспекции по време на преглед на кораби за насипни товари и нефтени танкери,
- Международния кодекс за системите за противопожарна безопасност (Кодекса FSS),
- Международната конвенция за контрол на вредните противоположаващи системи на корабите

ще засегнат правото на ЕС посредством прилагането, съответно, на Директива 2008/106/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 19 ноември 2008 г. относно минималното ниво на обучение на морските лица, 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, Директива 2009/45/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 6 май 2009 г. за правилата за безопасност и стандартите за пътническите кораби и Регламент (ЕС) № 528/2012 на Европейския парламент и на Съвета от 22 май 2012 г. относно предоставянето на пазара и употребата на биоциди.

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 настоящия 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 рамките на Международната морска организация по време на 103^{-ата} сесия на Комитета по морска безопасност и на 76^{-ата} сесия на Комитета по безопасност на морската среда относно приемането на изменения на Международната конвенция за вахтената служба и нормите за подготовка и освидетелстване на моряците, Международния кодекс за подобрената програма за инспекции по време на преглед на кораби за насипни товари и нефтени танкери, Международния кодекс за системите за противопожарна безопасност и Международната конвенция за контрол на вредните противообрастващи системи на корабите

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“) влезе в сила на 17 март 1958 г.
- (2) Международната морска организация (ИМО) е специализирана агенция на ООН, която отговаря за безопасността и сигурността на корабоплаването и за предотвратяването на замърсяването на морските води и въздуха от 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 може да приема изменения на Международната конвенция за вахтената служба и нормите за подготовка и освидетелстване на моряците („Конвенцията STCW“)¹ и на Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море („Конвенцията SOLAS“)².
- (4) Съгласно член 38, буква а) от Конвенцията за ИМО Комитетът по безопасност на морската среда може да приема изменения на Международната конвенция за контрол на вредните противообрастващи системи на корабите („Конвенцията AFS“)³.
- (5) По време на своята 103^{-та} сесия от 5 до 14 май 2021 г. Комитетът по морска безопасност трябва да приеме изменения на Конвенцията STCW,

¹ Конвенцията STCW е в сила от 28 април 1984 г.

² Конвенцията SOLAS е в сила от 25 май 1980 г.

³ Конвенцията AFS е в сила от 17 септември 2008 г.

Международния кодекс за подобренията програма за инспекции по време на преглед на кораби за насипни товари и нефтени танкери (Кодекса ESP) и Международния кодекс за системите за противопожарна безопасност (Кодекса FSS).

- (6) По време на своята 76^{-а} сесия от 10 до 17 юни 2021 г. Комитетът по безопасност на морската среда трябва да приеме изменения на Конвенцията AFS.
- (7) Целесъобразно е да се установи позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза по време на 103^{-ата} сесия на Комитета по морска безопасност, тъй като измененията на Конвенцията STCW, Кодекса ESP и Кодекса FSS могат да окажат съществено въздействие върху съдържанието на правото на Съюза, в частност, съответно, на Директива 2008/106/ЕО на Европейския парламент и на Съвета⁴, Регламент (ЕС) 530/2012 на Европейския парламент и на Съвета⁵ и Директива 2009/45/ЕО на Европейския парламент и на Съвета⁶.
- (8) С измененията на част А от Кодекса STCW от Конвенцията STCW ще се разясни оперативното ниво на функциите на „механик-електротехник“ и ще се въведе общо определение на термина „високо напрежение“. Затова Съюзът следва да подкрепи тези изменения, които изясняват функциите на работещите на борда лица, с което ще се осигури по-голяма яснота на различните отговорности и задачи.
- (9) Измененията на приложение 2 към част А от приложение Б към Кодекса ESP ще дадат възможност да инспекторите да се съсредоточат върху съмнителни области при измерването на дебелината на двукорпусните нефтени танкери. Затова Съюзът следва да подкрепи тези изменения, които ще повишат безопасността на море и ще намалят риска от разливи в случай на инциденти.
- (10) Измененията на глава 9 от Кодекса FSS ще обхващат системи, които съчетават подобренията безопасност на изискваните при пътнически кораби системи с разпознаване на всеки отделен детектор за пожар с по-малко сложните и по-евтини системи за откриване на неизправности по сектори, които се допускат само за товарни кораби и за балконите на каютите на пътническите кораби. Затова Съюзът следва да подкрепи тези изменения, които ще доведат до по-добра защита на лицата на борда в случай на пожар.
- (11) Целесъобразно е да се установи позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза по време на 76^{-ата} сесия на Комитета по безопасност на морската среда, тъй като измененията на приложения 1 и 4 към Конвенцията AFS могат да окажат съществено въздействие върху съдържанието на правото на Съюза, в частност на Регламент (ЕС) 528/2012 на Европейския парламент и на Съвета от 22 май 2012 г. относно предоставянето на пазара и употребата на биоциди.
- (12) Измененията на приложения 1 и 4 към Конвенцията AFS ще гарантират световна забрана на противообрастващото вещество цибутрин, което вече е забранено за продажба в Съюза.

⁴ Директива 2008/106/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 19 ноември 2008 г. относно минималното ниво на обучение на морските лица (ОВ L 323, 3.12.2008 г., стр. 33).

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 петролни танкери (ОВ L 172, 30.6.2012 г., стр. 3).

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

- (13) Позицията на Съюза трябва да бъде изразена от държавите — членки на Съюза, които са членки на Комитета по морска безопасност и Комитета по опазване на морската среда към ИМО, като те действат съвместно,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза в рамките на 103^{-ата} сесия на Комитета по морска безопасност към Международната морска организация („ИМО“), е да се изрази съгласие с:

- а) приемането на измененията на Международната конвенция за вахтената служба и нормите за подготовка и освидетелстване на моряците, съдържащи се в приложения 7 и 8 от документ MSC 102/24 на ИМО;
- б) приемането на измененията на Международния кодекс за подобрената програма за инспекции по време на преглед на кораби за насипни товари и нефтени танкери, съдържащи се в приложение 15 от документ MSC 102/24 на ИМО; и
- в) приемането на измененията на Международния кодекс за системите за противопожарна безопасност, съдържащи се в приложение 20 от документ MSC 102/24 на ИМО.

Член 2

Позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза в рамките на 76^{-ата} сесия на Комитета по опазване на морската среда към ИМО, е да се изрази съгласие с приемането на измененията на Международната конвенция за контрол на вредните противообрастващи системи на корабите, съдържащи се в приложение 7 към документ МЕРС 75/18 на ИМО.

Член 3

1. Позицията, посочена в член 1, се изразява от държавите — членки на Съюза, които са членки на Комитета по морска безопасност към ИМО, като те действат съвместно.
2. Позицията, посочена в член 2, се изразява от държавите — членки на Съюза, които са членки на Комитета по опазване на морската среда към ИМО, като те действат съвместно.

Член 4

Адресати на настоящото решение са държавите членки.

Съставено в Брюксел на [...] година.

*За Съвета
Председател*