



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 19.2.2016 г.
COM(2016) 77 final

2016/0048 (NLE)

Предложение за

РЕШЕНИЕ НА СЪВЕТА

**относно позицията, която да бъде приета от името на Европейския съюз в
Международната морска организация по време на 40-ата сесия на Комитета за
улесняване на корабоплаването, 69-ата сесия на Комитета по опазване на
морската среда и 96-ата сесия на Комитета по морска безопасност, във връзка с
приемането на измененията на Конвенцията за улесняване на международното
морско корабоплаване, приложение IV към MARPOL, правила II-2/13 и II-2/18 от
SOLAS, Кодекса за системите за противопожарна безопасност и Кодекса за
подобрената програма за преглед за 2011 г.**

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. ВЪВЕДЕНИЕ

Настоящото предложение на Комисията се отнася до установяването на позицията на Съюза на 40-ата сесия на Комитета за улесняване на корабоплаването (40-ата сесия на Комитета FAL) на Международната морска организация (ММО), 69-ата сесия на Комитета по опазване на морската среда (69-ата сесия на МЕРС) на ММО и 96-ата сесия на Комитета по морска безопасност (96-ата сесия на MSC) на ММО във връзка с шест изменения, посочени поотделно в изброените по-долу точки.

1.1 Общ преглед на Конвенцията за улесняване на международното морско корабоплаване

На 39-ата сесия на Комитета за улесняване на корабоплаването (39-ата сесия на Комитета FAL) бяха одобрени измененията на приложението към Конвенцията за улесняване на международното морско корабоплаване (Конвенция FAL) с цел да бъдат приети в рамките на 40-ата сесия на Комитета FAL, след като на 35-ата сесия на Комитета FAL беше постигнато съгласие за започване на всеобхватно преразглеждане на Конвенцията, за да се гарантира, че тя представлява подходящ отговор на настоящите и нововъзникващите нужди на сектора на морския транспорт, както и за модернизиране на нейните разпоредби, като се отчита развитието в областта на предаването на информация и данни по електронен път и концепцията за обслужване на едно гише.

От особен интерес за ЕС е въпросът с изискването в списъците с пътници да се включва номер на виза, когато е приложимо, и въпросът със спазването на формалностите за даване на сведения в електронен формат.

Продължават да съществуват някои разлики между Конвенцията FAL и правото на ЕС във връзка със стандарт 2.6.1 (относно данните, които публичните органи изискват да бъдат включени в списъка на екипажа), стандарт 2.23, стандарт 3.10, стандарт 3.10.2, стандарт 3.45 и препоръчителна практика 3.21. В съответствие с член VIII от Конвенцията FAL договарящите правителства уведомяват генералния секретар на ММО за тези разлики.

Тези промени по Конвенцията FAL са посочени в приложение 1 към доклада от 39-ата сесия на Комитета FAL (FAL 39/16). В точка 4.43 от доклада от 39-ата сесия на Комитета FAL се посочва, че промените ще бъдат приети на 40-ата сесия на Комитета FAL.

1.2 Изменения на правила 1 и 11 от приложение IV към MARPOL по отношение на изискванията за специални зони

На 68-ата сесия на Комитета по опазване на морската среда (68-ата сесия на МЕРС) бе разгледано дали са получени достатъчно уведомления относно наличието на пристанищни приемни съоръжения в съответствие с правило 13 от приложение IV към Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби (MARPOL), за да могат да се прилагат разпоредбите за специалната зона на Балтийско море и също така за да се определи областта, в рамките на която биха могли да се прилагат разпоредбите за специални зони, като се отчита фактът, че уведомления бяха отправени само от осем от деветте балтийски държави.

Беше постигнато съгласие, че са получени достатъчно уведомления и поради това могат да се установят ефективни дати за влизането в сила на разпоредбите за специалната зона съгласно документ МЕРС 68/10/2. Беше установено, че предложеното определение на областта се различава от определението в приложение IV към MARPOL и че е необходимо изменение на приложение IV към MARPOL, за да влезе в сила новото определение на специалната зона съгласно документ МЕРС 68/10/2.

Тези изменения на правила 1 и 11 от приложение IV към MARPOL са посочени в приложението към документ МЕРС 69/3/3 с цел да бъдат приети на 69-ата сесия на МЕРС, както е посочено в точка 10.22 от доклада от 68-ата сесия на МЕРС (МЕРС 68/21). Измененията бяха разпространени от секретариата на ММО като Циркулярно писмо № 3591 от 7 октомври 2015 г. в съответствие с член 16 от MARPOL, включително проект на резолюция на МЕРС за приемането им.

1.3 Изменения на правило II-2/13 от SOLAS

95-ата сесия на MSC одобри проекта за изменения на правило II-2/13 от Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море (SOLAS), с които ще бъдат установени изисквания за оценка на аварийните изходи чрез анализ от гледна точка на възможността за евакуация още от началото на проектирането, които ще се прилагат към нови ро-ро пътнически кораби и други пътнически кораби, превозващи повече от 36 пътници. Анализът ще се използва, за да се установи и предотврати, доколкото е възможно, вероятното струпване на хора в резултат от нормалното движение на пътници и екипаж по аварийните маршрути по време на напускане на кораба, като се отчита и вероятността екипажът да се придвижва по тези маршрути в посока, противоположна на движението на пътниците. В допълнение анализът се използва, за да се докаже, че аварийните разпоредби са достатъчно гъвкави и предвиждат правила за евентуални случаи, при които определени аварийни маршрути, сборни пунктове, пунктове за качване или спасителни съдове не са на разположение, защото са повредени.

Тези промени са определени в приложение 14 в MSC 95/22/add.2. В точка 10.19 от доклада от 95-ата сесия на MSC (MSC 95/22) се посочва, че промените ще бъдат приети на 96-ата сесия на MSC.

1.4 Изменения на правило II-2/18 от SOLAS относно площадките за кацане на хеликоптери на пътнически ро-ро кораби за нови кораби във връзка с нова глава 17 към Кодекса за системите за противопожарна безопасност

Глава II-2/18 от SOLAS съдържа изисквания за хеликоптерните съоръжения. Тези изменения на Конвенцията SOLAS имат за цел въвеждане на Циркулярно писмо MSC.1/Circ.1431 на ММО — Насоки за одобряването на противопожарното оборудване с пяна за хеликоптерни съоръжения — от 22 юни 2012 г. с цел разпоредбите да станат задължителни. Поради това системата за използване на пяна трябва да е в съответствие с насоките. Тези изменения бяха одобрени на 92-рата сесия на Комитета по морска безопасност (92-рата сесия на MSC) с цел да бъдат приети на 93-тата ѝ сесия (93-тата сесия на MSC).

Във връзка с предвиденото приемане на измененията на 93-тата сесия на MSC Съветът прие Решение 2014/280/ЕС от 8 май 2013 г.¹, съгласно което позицията на ЕС бе да изрази съгласие с приемането на измененията на правило II-2/18 от SOLAS.

При все това във фазата на приемане 93-тата сесия на MSC взе решение да върне проекта за изменения обратно на втората сесия на подкомитета за корабни системи и оборудване (2-рата сесия на SSE) на ММО за по-задълбочен анализ.

След като бяха получени резултатите от 2-рата сесия на SSE във връзка с проекта за изменения на правило II-2/18 от SOLAS, по време на 95-ата сесия на MSC беше отбелязано, че на 2-рата сесия на SSE също така е изготвена нова глава 17 към Кодекса за системите за противопожарна безопасност (FSS кодекс) относно противопожарно оборудване с пяна за хеликоптерни съоръжения, която следва да се одобри с цел приемането ѝ на 96-ата сесия на MSC. В резултат от решението за изготвяне на нова глава 17 към FSS кодекса на 2-рата сесия на SSE беше поискано 95-ата сесия на MSC да проучи произтичащите корекции на проекта за изменения на правило II-2/18 от SOLAS, с оглед приемането им на 96-ата сесия на MSC, а не на 95-ата сесия на MSC, във връзка с приемането на новата глава 17 към FSS кодекса.

Поради това коригираните изменения на правило II-2/18 от SOLAS са включени отново в настоящото предложение за решение на Съвета, тъй като ще бъдат разгледани допълнително на 96-ата сесия на MSC с оглед на приемането на новата глава 17 към FSS кодекса.

Тези промени по измененията на правило II-2/18 от SOLAS са посочени в приложение 2 към SSE 2/20. В точка 12.16 от доклада от 95-ата сесия на MSC (MSC 95/22) се посочва, че измененията ще бъдат приети на 96-ата сесия на MSC. Новата глава 17 към FSS кодекса е посочена в приложение 18, точка 2 към доклада от 95-ата сесия на MSC (MSC 95/22/Add. 2). В точка 12.15 от доклада от 95-ата сесия на MSC (MSC 95/22) се посочва, че новата глава ще бъде приета на 96-ата сесия на MSC.

1.5 Преработена глава 8 от Кодекса за системите за противопожарна безопасност относно автоматични системи за пръскачки, детектори за пожар и противопожарна аварийна сигнализация

Вследствие на повреди в автоматичните системи за пръскачки в резултат на наслоявания или блокиране с минерални вещества 95-ата сесия на MSC одобри проекта за изменения на глава 8 от Кодекса за системите за противопожарна безопасност (FSS кодекс), съгласно който се предвижда да се обърне специално внимание на спецификациите за качеството на водата, предоставени от производителя на системите, за да се предотврати вътрешна корозия и задръстване на пръскачките.

Предоставените от производителите указания за въвеждане в експлоатация, инспекции и поддръжка трябва да включват спецификации за качеството на

¹ Решение 2014/280/ЕС на Съвета относно позицията, която да бъде приета от името на Европейския съюз в Международната морска организация по време на 93-тата сесия на Комитета по морска безопасност, във връзка с приемане на измененията на правила SOLAS II-1/29, II-2/3, 2/9.7, 2/13.4, 2/18, III/20, Кодекса за спасителните средства и Кодекса за подобрената програма за преглед за 2011 година, ОВ L 145, 16.5.2014 г., стр. 40.

водата, които трябва да се спазват през целия жизнен цикъл на системата, и качеството на водата трябва внимателно да се следи на борда.

Тези изменения са определени в точка 1 от приложение 18 към MSC 95/22/Add.2. В точка 12.11 от доклада от 95-ата сесия на MSC (MSC 95/22) се посочва, че измененията ще бъдат приети на 96-ата сесия на MSC.

1.6 Изменения на Кодекса за подобрената програма за преглед (ППП) за 2011 г.

В схемата за оценка на състоянието (СОС) на ММО се определя 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“ (ППП) се уточнява как да се провежда такава интензивна инспекция. Тъй като PPP се използва за постигане на целите на СОС, в СОС PPP се посочва като инструмент в тази връзка. Тези изменения на Кодекса за PPP са свързани с хармонизирано използване на определения по отношение на признати организации навсякъде в Кодекса. Предложените изменения са от редакционно естество. Поради това 95-ата сесия на MSC се съгласи да бъде изготвена поправка на приложение 2 към доклада от 94-тата сесия на MSC (MSC 94/21) с цел включване на горепосочените корекции в оригиналния текст на резолюция MSC.381(94) относно изменения на международния Кодекс за подобрената програма за инспекции по време на преглед на кораби за насипни товари и нефтени танкери, 2011 г. (Кодекс за PPP от 2011 г.).

Тези промени са определени в приложение 15 към MSC 95/22/Add.2. В точка 10.26 от доклада от 95-ата сесия на MSC (MSC 95/22) се посочва, че измененията ще бъдат приети на 96-ата сесия на MSC.

2. ПРИЕМАНЕ НА ИЗМЕНЕНИЯТА НА ММО

2.1 Приемане на измененията

Измененията, посочени в точки 1.1—1.6 по-горе, бяха одобрени на 39-ата сесия на Комитета за улесняване на корабоплаването, проведена на 22—26 септември 2014 г., 68-ата сесия на Комитета по опазване на морската среда, проведена на 11—15 май 2015 г., и 95-ата сесия на Комитета по морска безопасност, проведена на 3—12 юни 2015 г., и трябва да бъдат представени за приемане на 40-ата сесия на Комитета за улесняване на корабоплаването на 4—8 април 2016 г., 69-ата сесия на Комитета по опазване на морската среда на 18—22 април 2016 г. и 96-ата сесия на Комитета по морска безопасност на 11—20 май 2016 г.

2.2 Приемане

След като бъдат одобрени и приети от трите комитета, посочените в точки 1.1—1.6 по-горе изменения ще бъдат съобщени на съответните договарящи страни, за да ги приемат.

3. СЪОТВЕТНО ЗАКОНОДАТЕЛСТВО НА ЕС И КОМПЕТЕНТНОСТ НА ЕС

3.1 Общ преглед на Конвенцията за улесняване на международното морско корабоплаване

Приложното поле на Директива 2010/65/ЕС на Европейския парламент и на Съвета относно формалностите за даване на сведения за кораби, пристигащи във и/или напускащи пристанищата на държавите членки, и за отмяна на Директива 2002/6/ЕО е насочено към опростяване и хармонизиране на административните процедури, които се прилагат към морския транспорт, чрез въвеждане на задължение за електронното предаване на данни и чрез рационализиране на формалностите за даване на сведения. Формалностите за даване на сведения, посочени в приложението към Директивата, са разделени в три категории: А) правни актове на Съюза, Б) формуляри FAL и формалности, произтичащи от Конвенцията FAL, и В) други формалности, произтичащи от националното законодателство. Използването на формуляри FAL в ЕС се оценява, а данните, изисквани съгласно правните актове на Съюза и формулярите FAL, се събират, за да се гарантира използването на спецификациите за електронни формуляри FAL, когато е приложимо. Съгласно член 7 от Директивата държавите членки приемат формулярите FAL за изпълнение на формалностите за даване на сведения, а след 1 юни 2015 г. ги приемат само в електронен формат.

Изискването в списъците на екипажа и пътниците да се включи номер на виза, когато е приложимо, произтича от точка 3.1.2 от приложение VI към Регламент (ЕО) № 562/2006 на Европейския парламент и на Съвета за създаване на Кодекс на Общността за режима на движение на лица през границите (Кодекс на шенгенските граници) (посочен в точка А.2 от приложението към Директива 2010/65/ЕС).

Поради това общият преглед на Конвенцията FAL ще засегне Директива 2010/65/ЕС и Регламент (ЕО) № 562/2006.

3.2 Изменения на правила 1 и 11 от приложение IV към MARPOL по отношение на изискванията за специални зони

Въпросът относно наличието на адекватни пристанищни съоръжения попада в обхвата на изключителната компетентност на ЕС въз основа на член 4 от Директива 2000/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно пристанищните приемни съоръжения за отпадъци от експлоатацията на корабите и на остатъци от товари. Ангажиментът за осигуряване на пристанищни приемни съоръжения в съответствие с правило 12а от Резолюция МЕРС.200(62) засяга предмета на тази Директива. Ако проектът за изменения на приложение IV към MARPOL за определяне на ефективни дати, на които част от Балтийско море да бъде обозначена като специална зона, бъде приет от ММО, тези изменения ще станат задължителни за Съюза.

3.3 Изменения на правило II-2/13 от SOLAS относно анализ от гледна точка на възможността за евакуация за пътнически кораби

С правило II-2/13 от SOLAS се регламентира въпросът за аварийните изходи. Измененията, които следва да бъдат приети на 96-ата сесия на MSC и с които ще се осъществят промени по правило II-2/13 от SOLAS, ще засегнат правото на ЕС посредством прилагането на Директива 2009/45/ЕО на Европейския

парламент и на Съвета за правилата за безопасност и стандартите за пътническите кораби. Член 6, параграф 2, буква а), подточка i) гласи, че новите пътнически кораби от клас А се съобразяват изцяло с изискванията на Конвенцията SOLAS от 1974 г. и нейните изменения. Освен това Директива 2009/45/ЕО съдържа подробни правила относно аварийните изходи на ро-ро пътническите кораби от класове В, С и D, определени в приложение I, глава II, част Б, точка Б.6-1.

3.4 Изменения на правило II-2/18 от SOLAS относно площадките за кацане на хеликоптери на пътнически ро-ро кораби за нови кораби във връзка с нова глава 17 към Кодекса за системите за противопожарна безопасност

Съюзът прие изисквания относно осигуряването на площадки за кацане на хеликоптери чрез глава II-2 от приложение I към Директива 2009/45/ЕО. По-специално правило 18, част Б от тази глава гласи, че *„корабите, оборудвани с площадки за кацане на хеликоптери, отговарят на изискванията на правило 18 на част Ж от глава II-2 на ревизираната версия на Конвенцията SOLAS от 1 януари 2003 г.“*. Член 6, параграф 2, буква а), подточка i) гласи, че новите пътнически кораби от клас А се съобразяват изцяло с изискванията на Конвенцията SOLAS от 1974 г. и с нейните изменения. В резултат на това предвидените в Директива 2009/45/ЕО изисквания относно осигуряването на площадки за кацане на хеликоптери на пътнически ро-ро кораби за нови кораби ще трябва да бъдат преразгледани, ако измененията на правило II-2/18 от SOLAS бъдат приети.

Освен това с глава II-2, част А, правило 2 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 В, С и D, построени на или след 1 януари 2003 г.

Поради това измененията на SOLAS и новата глава 17 към Кодекса за системите за противопожарна безопасност, които следва да бъдат приети на 96-ата сесия на MSC, ще засегнат предвидените в Директива 2009/45/ЕО изисквания относно осигуряването на площадки за кацане на хеликоптери, като ще определят рамката за преразглеждането на тези правила.

3.5 Преработена глава 8 от Кодекса за системите за противопожарна безопасност относно автоматични системи за пръскачки, детектори за пожар и противопожарна аварийна сигнализация

Съгласно глава II-2, част А, правило 8 от приложение I към Директива 2009/45/ЕО относно автоматични системи за пръскачки, детектори за пожар и противопожарна аварийна сигнализация се изисква тези системи да могат да се задействат по всяко време, без за това да е необходимо действие от страна на екипажа. Член 6, параграф 2, буква а), подточка i) гласи, че новите пътнически кораби от клас А се съобразяват изцяло с изискванията на Конвенцията SOLAS от 1974 г. и с нейните изменения.

Освен това с глава II-2, част А, правило 8 от приложение I към Директива 2009/45/ЕО се прилага Кодексът за системите за противопожарна безопасност, приет с Резолюция MSC.98(73), както е изменена, по отношение на кораби от класове В, С и D, построени на или след 1 януари 2003 г.

Поради това измененията на глава 8 от Кодекса за системите за противопожарна безопасност ще засегнат правото на ЕС посредством прилагането на Директива 2009/45/ЕО.

3.6 Изменения на Кодекса за подобрената програма за преглед за 2011 г.

Целта на Регламент (ЕС) № 530/2012 на Европейския парламент и на Съвета относно ускореното въвеждане на изисквания за двукорпусни или еквивалентни конструкции за еднокорпусни нефтени танкери е да се създаде ускорена схема за въвеждане за прилагането на изискванията за двукорпусна или еквивалентна конструкция на MARPOL 73/78 по смисъла на член 3 от този регламент към еднокорпусните нефтени танкери и да забрани превозването към или от пристанища на държавите членки на тежки нефтопродукти в еднокорпусни нефтени танкери.

Този регламент въвежда изискването за задължително прилагане на Схемата за оценка на състоянието (СОС) на ММО към еднокорпусни нефтени танкери на възраст над 15 години. Съгласно член 5 такива танкери трябва да отговарят на СОС, която е определена в член 6 като схемата за оценка на състоянието, приета с Резолюция МЕРС 94(46) от 27 април 2001 г., изменена с Резолюция МЕРС 99(48) от 11 октомври 2002 г. и с Резолюция МЕРС 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 „Подобрена програма за преглед“ (ППП) се уточнява как да се провежда такава интензивна оценка. Тъй като PPP се използва като инструмент за постигане на целите на СОС, всички промени на инспекциите по PPP ще бъдат пряко и автоматично приложими посредством Регламент (ЕС) № 530/2012. Поради това измененията, които следва да бъдат приети на 96-ата сесия на MSC и с които ще бъдат осъществени промени по Кодекса за PPP, ще засегнат правото на ЕС посредством прилагането на Регламент (ЕС) № 530/2012.

3.7 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 40-ата сесия на Комитета FAL, 69-ата сесия на МЕРС и 96-ата сесия на MSC, попада под изключителната външна компетентност на ЕС, поверена на Съюза съгласно член 3, параграф 2 от ДФЕС, дотолкова 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 приета от името на Европейския съюз относно измененията, посочени в точки 1.1—1.6 по-горе, които следва да бъдат приети съответно на 40-ата сесия

на Комитета за улесняване на корабоплаването, 69-ата сесия на Комитета по опазване на морската среда и 96-ата сесия на Комитета по морска безопасност.

Предложение за

РЕШЕНИЕ НА СЪВЕТА

относно позицията, която да бъде приета от името на Европейския съюз в Международната морска организация по време на 40-ата сесия на Комитета за улесняване на корабоплаването, 69-ата сесия на Комитета по опазване на морската среда и 96-ата сесия на Комитета по морска безопасност, във връзка с приемането на измененията на Конвенцията за улесняване на международното морско корабоплаване, приложение IV към MARPOL, правила II-2/13 и II-2/18 от SOLAS, Кодекса за системите за противопожарна безопасност и Кодекса за подобрената програма за преглед за 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 Съюза в сектора на морския транспорт следва да имат за цел подобряването на морската безопасност и опазването на морската среда.
- (2) На срещата си в рамките на своята 39-а сесия Комитетът за улесняване на корабоплаването (Комитет FAL) на Международната морска организация (ММО) одобри изменения на Конвенцията за улесняване на международното морско корабоплаване (Конвенция FAL). Очаква се тези изменения да бъдат приети по време на 40-ата сесия на Комитета FAL, която ще се проведе през април 2016 г.
- (3) На срещата си в рамките на своята 68-а сесия Комитетът по опазване на морската среда (МЕРС) на ММО постигна съгласие, че са получени достатъчно уведомления съгласно правило 12а от приложение IV към MARPOL, за да бъде обозначена част от Балтийско море като специална зона, така че за тази специална зона да бъде определена ефективна дата за влизането в сила на това обозначение, предвидено в правило 11.3 от приложение IV. На 68-ата сесия на МЕРС беше направено заключение, че трябва да се изменят правила 1 и 11 от приложение IV към MARPOL, за да влезе в сила обозначаването на тази част от специалната зона и че в тази връзка следва да се предложат изменения на приложение IV към MARPOL. Очаква се тези изменения да бъдат приети по време на 69-ата сесия на МЕРС, която ще се проведе през април 2016 г.
- (4) На срещата си в рамките на своята 95-а сесия Комитетът по морска безопасност (MSC) на ММО одобри изменения на правила II-2/13 и II-2/18 от SOLAS, Международния кодекс за системите за противопожарна безопасност (FSS кодекс) и Кодекса за подобрената програма за преглед за 2011 г. (Кодекс за ППП). Очаква се тези изменения да бъдат приети по време на 96-ата сесия на MSC, която ще се проведе през май 2016 г.

- (5) С общия преглед на Конвенцията FAL се модернизират нейните разпоредби, като се отчита развитието в областта на предаването на информация и данни по електронен път и концепцията за обслужване на едно гише. По-специално с него се въвеждат мерки от значение за Европейския съюз във връзка с вписването на номера на визи в списъците с пътници, но не и в списъците на екипажа, както и правото на органите да въведат задължение за електронно подаване на формуляри. В членове 5 и 7 от Директива 2010/65/ЕС на Европейския парламент и на Съвета² се установява, че формалностите за даване на сведения за кораби, пристигащи във и напускащи пристанищата на държавите членки, се приемат само в електронен формат чрез едно гише, считано от 1 юни 2015 г., и че до тази дата държавите членки приемат формуляри FAL на хартиен носител с цел спазване на формалностите за даване на сведения. Считано от 1 юни 2015 г. информацията, която се изисква в съответствие с правен акт на Съюза, трябва да се предоставя в електронен формат. Изискването в списъците на екипажа и пътниците да се включи номер на виза, когато е приложимо, произтича от точка 3.1.2 от приложение VI към Регламент (ЕО) № 562/2006 на Европейския парламент и на Съвета.³ Тези изисквания налагат по-строги задължения в сравнение със съответните правила, предвидени в Конвенцията FAL, и представляват разлика по смисъла на член VIII от тази Конвенция. Поради това в качеството си на договарящи страни по Конвенцията FAL държавите членки следва да отправят уведомление до ММО за тази разлика.
- (6) Целта на измененията на приложение IV към MARPOL е да се осигури правна рамка за предприемане на мерки във връзка с постигнатото на 68-ата сесия на МЕРС съгласие, че са получени достатъчно уведомления относно наличието на пристанищни приемни съоръжения, за да могат да влязат в сила разпоредбите за специалната зона на Балтийско море и следователно да се определят ефективни дати за влизането в сила на обозначението на тази част от Балтийско море като специална зона в съответствие с тези уведомления. Член 4 от Директива 2000/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета⁴ обхваща въпроса за наличието на пристанищни приемни съоръжения, който е обхванат и от правило 12а от Резолюция МЕРС.200(62), с цел намаляване на изхвърлянето в морето на отпадъци, генерирани при експлоатацията на кораби, и на остатъци от товари, и по-специално неправомерното изхвърляне, извършено от кораби, ползващи пристанищата на Съюза.
- (7) С измененията на правило II-2/13 от Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море (SOLAS) ще бъдат въведени изисквания за оценка на аварийните изходи чрез анализ от гледна точка на възможността за евакуация още от началото на проектирането, които ще се прилагат към нови ро-ро пътнически кораби и други пътнически кораби, превозващи повече от 36 пътници. С член 6, параграф 2, буква а), подточка i) от Директива 2009/45/ЕО на

² Директива 2010/65/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 20 октомври 2010 г. относно формалностите за даване на сведения за кораби, пристигащи във и/или напускащи пристанищата на държавите членки, и за отмяна на Директива 2002/6/ЕО, ОВ L 283, 29.10.2010 г., стр. 1.

³ Регламент (ЕО) № 562/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 г. за създаване на Кодекс на Общността за режима на движение на лица през границите (Кодекс на шенгенските граници), ОВ L 105, 13.4.2006 г., стр. 1.

⁴ Директива 2000/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 27 ноември 2000 г. относно пристанищните приемни съоръжения за отпадъци от експлоатацията на корабите и на остатъци от товари (ОВ L 332, 28.12.2000 г., стр. 81).

Европейския парламент и на Съвета⁵ се установява, че новите пътнически кораби от клас А се съобразяват изцяло с изискванията на Конвенцията SOLAS от 1974 г. и нейните изменения. Освен това Директива 2009/45/ЕО съдържа подробни правила относно аварийните изходи на ро-ро пътническите кораби от класове В, С и D, определени в приложение I, глава II, част Б, точка 6-1.

- (8) С измененията на правило II-2/18 от SOLAS относно площадките за кацане на хеликоптери на пътнически ро-ро кораби за нови кораби разпоредбите на Циркулярно писмо MSC.1/Circ.1431 на ММО от 31 май 2012 г. относно насоки за одобряването на противопожарното оборудване с пяна за хеликоптерни съоръжения стават задължителни. В глава II-2, част Б, правило 18 от приложение I към Директива 2009/45/ЕО на Европейския парламент и на Съвета се предвижда, че корабите, оборудвани с площадки за кацане на хеликоптери, отговарят на изискванията на правилото на ревизираната версия на Конвенцията SOLAS от 1 януари 2003 г., които понастоящем се очаква да бъдат изменени.
- (9) В преработената глава 8 от Кодекса за системите за противопожарна безопасност (FSS кодекс) ще бъде предвидено да се обръща специално внимание на спецификациите за качеството на водата, предоставени от производителя на системите, за да се предотврати вътрешна корозия и вътрешно задръстване на пръскачките. С член 6, параграф 2, буква а), подточка i) от Директива 2009/45/ЕО на Европейския парламент и на Съвета се установява, че новите пътнически кораби от клас А се съобразяват изцяло с изискванията на Конвенцията SOLAS от 1974 г. и нейните изменения, която включва FSS кодекса, чието прилагане е задължително съгласно SOLAS по силата на Резолюция MSC.99(73) на ММО. Освен това Директива 2009/45/ЕО на Европейския парламент и на Съвета съдържа подробни правила относно потушаване на пожари за кораби от класове В, С и D, определени в приложение I, глава II-2, част А, точки 4.5 и 4.8.
- (10) Новата глава 17 от FSS кодекса ще съдържа по-подробни спецификации относно противопожарно оборудване с пяна за защита на хеликоптерни съоръжения, както се изисква в глава II-2 от SOLAS. С член 6, параграф 2, буква а), подточка i) от Директива 2009/45/ЕО на Европейския парламент и на Съвета се установява, че новите пътнически кораби от клас А се съобразяват изцяло с изискванията на Конвенцията SOLAS от 1974 г. и нейните изменения, която включва FSS кодекса, чието прилагане е задължително съгласно SOLAS по силата на Резолюция MSC.99(73) на ММО. Освен това Директива 2009/45/ЕО съдържа подробни правила относно специалните изисквания към съоръженията за кацане на хеликоптери за кораби от класове В, С и D, определени в приложение I, глава II, част Б, точка 18.
- (11) Целта на измененията на Кодекса за ППП от 2011 г. е да се хармонизира използването на определения във връзка с признати организации. С членове 5 и 6 от Регламент (ЕС) № 530/2012 на Европейския парламент и на Съвета⁶ се въвежда изискването за задължително прилагане на Схемата за оценка на състоянието (COC) на ММО към еднокорпусни нефтени танкери на възраст над 15 години. В подобрената програма за инспекции по време на преглед на кораби

⁵ 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).

⁶ 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).

за насипни товари и нефтени танкери или „Подобрена програма за преглед“ (ППП) се уточнява как да се провежда такава интензивна оценка. Тъй като ППП се използва като инструмент за постигане на целите на СОС, всички промени на инспекциите по ППП ще бъдат автоматично приложими посредством Регламент (ЕС) № 530/2012.

- (12) Съюзът 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 Съюза и да изразят съгласието си да бъдат обвързани от тези изменения.

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

1. Позицията на Съюза на 40-ата сесия на Комитета за улесняване на корабоплаването на ММО е да се изрази съгласие с приемането на измененията на Конвенцията за улесняване на международното морско корабоплаване, определени в приложение 1 към документ FAL 39/16 на ММО.
2. Когато е приложимо, държавите членки отправят уведомлението, изисквано съгласно член VIII от Конвенцията FAL, до генералния секретар на ММО по отношение на измененията, посочени в параграф 1, възможно най-скоро след влизането в сила на тези изменения.

Член 2

Позицията на Съюза на 69-ата сесия на Комитета по опазване на морската среда на ММО е да се изрази съгласие с приемането на измененията на правила 1 и 11 от приложение IV към MARPOL, определени в приложението към документ MEPC 69/3/3 на ММО.

Член 3

Позицията на Съюза на 96-ата сесия на Комитета по морска безопасност на ММО е да се изрази съгласие с приемането на следните изменения на:

- правило II-2/13 от SOLAS, определени в приложение 14 от документ MSC 95/22/add.2 на ММО;
- правило II-2/18 от SOLAS, определени в приложение 2 от документ SSE 2/20 на ММО;
- глава 8 от Кодекса за системите за противопожарна безопасност, определени в приложение 18, точка 1 от документ 95/22/add.2 на ММО;
- глава 17 от Кодекса за системите за противопожарна безопасност, определени в приложение 18, точка 2 от документ 95/22/add.2 на ММО;
- Кодекса за подобрената програма за преглед от 2011 г., определени в приложение 15 от документ 95/22/add.2 на ММО.

Член 4

1. Позицията на Съюза, посочена в член 1, параграф 1 и членове 2 и 3, се изразява от държавите членки, които членуват в ММО, като действат съвместно в интерес на Съюза.
2. Формални и незначителни промени в позициите, посочени в членове 1, 2 и 3, могат да бъдат договаряни, без да е необходимо изменянето на съответната позиция.

Член 5

Държавите членки се упълномощават да дадат своето съгласие да бъдат обвързани, в интерес на Съюза, от измененията, посочени в членове 1, 2 и 3.

Член 6

Адресати на настоящото решение са държавите членки.

Съставено в Брюксел на година.

За Съвета
Председател