



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 28.3.2019 г.
COM(2019) 159 final

2019/0087 (NLE)

Предложение за

РЕШЕНИЕ НА СЪВЕТА

относно позицията, която трябва да се заеме от името на Европейския съюз в рамките на Комитета по опазване на морската среда и на Комитета по морска безопасност на Международната морска организация във връзка с приемането на изменения на приложение II към Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби, изменения на Международния кодекс за подобрената програма за инспекции по време на преглед на кораби за насипни товари и нефтени танкери от 2011 г., изменения на Международния кодекс за спасителните средства, изменения на формуляри В, Д и П от допълнението към Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море и на Международния кодекс за безопасност на корабите, използващи като гориво газове или други горива с ниска пламна температура

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. ПРЕДМЕТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

Настоящото предложение се отнася до решението относно позицията, която трябва да се заеме от името на Европейския съюз по време на 74-тата сесия на Комитета по опазване на морската среда на Международната морска организация (МЕРС 74), която ще се проведе в Лондон на 13—17 май 2019 г., и на 101-вата сесия на Комитета по морска безопасност на Международната морска организация (МСС 101), която ще се проведе в Лондон на 5—14 юни 2019 г., във връзка с предвиденото приемане на: изменения на приложение II към MARPOL, отнасящи се до остатъците от товари и водите от измиване на резервоари, съдържащи устойчиви плаващи продукти с висок вискозитет и/или с висока точка на топене; изменения на Международния кодекс за подобрената програма за инспекции по време на преглед на кораби за насипни товари и нефтени танкери от 2011 г. (Кодекса за ППП); изменения на параграф 6.1.1.3 от Международния кодекс за спасителни средства (Кодекса за LSA); изменения на параграф 4.4.8.1 от Кодекса за LSA; изменения на регистъра на оборудването (формуляри В, Д и П от допълнението към SOLAS) и изменения на части А и А-1 от Международния кодекс за безопасност на корабите, използващи като гориво газове или други горива с ниска пламна температура (Кодекса за IGF).

2. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

2.1. Конвенция за Международната морска организация (ММО)

С Конвенцията за Международната морска организация (ММО) се създава ММО, чиято цел е да осигури механизми за сътрудничество между правителствата в областта на държавното регулиране и практики, отнасящи се до техническата част на международното корабоплаване; да насърчи 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; и да насърчава равни условия, както и да разглежда административни и правни въпроси, свързани с предначертаните цели.

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), която влезе в сила на 2 октомври 1983 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), която влезе в сила на 25 май 1980 г. Съюзът не е страна по SOLAS.

В Международния кодекс за подобрената програма за инспекции по време на преглед на кораби за насипни товари и нефтени танкери от 2011 г. (Кодекса за ППП) се предвиждат изисквания за подобрена програма за инспекции по време на прегледи на еднокорпусни и двукорпусни кораби за насипни товари и на еднокорпусни и двукорпусни нефтени танкери в съответствие с разпоредбите на правило XI-1/2 от Конвенцията SOLAS.

С Международния кодекс за спасителни средства (Кодекса за LSA) се определят международни изисквания за стандарти за спасителните средства, обхванати в глава III от Конвенцията SOLAS, включително лични спасителни средства, визуални помощни средства, спасителни и дежурни лодки, устройства за спускане на вода и системи за морска евакуация, линометри устройства и общи аварийни и високоговорителни уредби.

Целта на Международния кодекс за безопасност на корабите, използващи като гориво газове или други горива с ниска пламна температура (Кодекса за IGF), е да осигури международен стандарт за кораби, използващи като гориво газове 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, и 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 цялостност по отношение на безопасността, надеждността и сигурността като това, което може да бъде постигнато с нов и съпоставим конвенционален основен или спомагателен двигател, задвижван с мазут.

2.2. Международна морска организация

Международната морска организация (ММО) е специализираната агенция на ООН, която отговаря за безопасността и сигурността на корабоплаването и за предотвратяването на замърсяването на морето от кораби. Тя е органът, който определя в световен мащаб 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 ММО. От 1974 г. Европейската комисия има статут на наблюдател в ММО на основание на Споразумение за сътрудничество и съдействие между Междуправителствената морска консултативна организация (IMCO)¹ и Комисията на Европейските общности по въпроси от взаимен интерес за страните.

В Комитета по опазване на морската среда на ММО влизат всички членки на ММО и той заседава най-малко веднъж годишно. Той се занимава със свързани с околната среда въпроси от компетентността на ММО в сферата 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, 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.

Комитетът по опазване на морската среда на ММО взема всички необходими мерки за изпълнението на задълженията, възложени му от Конвенцията за ММО, Асамблеята на ММО или Съвета на ММО, или на задълженията, попадащи в горепосочения обхват, които могат да му бъдат възложени от или по силата на други международни инструменти и които са приети от ММО. Решенията на Комитета по опазване на

¹ През 1982 г. наименованието ѝ е променено на Международна морска организация (ММО).

морската среда и на неговите спомагателни органи се вземат с мнозинство от членовете.

В Комитета по морска безопасност на ММО влизат всички членки на ММО и той заседава най-малко веднъж годишно. В Комитета се разглеждат всички въпроси, които попадат в сферата на дейност на ММО и се отнасят до помощни средства за навигация, конструиране и оборудване на плавателните съдове, набиране на екипаж съобразно с изискванията за безопасност, правила за предотвратяване на сблъсък, боравене с опасни товари, процедури и изисквания за морска безопасност, хидрографска информация, бордови дневници и навигационна документация, разследване на морски произшествия, спасителни операции, както и всякакви други въпроси, пряко засягащи морската безопасност.

Комитетът по морска безопасност предоставя средства за изпълнението на задълженията, възложени му от Конвенцията за ММО, Асамблеята на ММО или Съвета на ММО, или на задълженията, попадащи в горепосочения обхват, които могат да му бъдат възложени от или по силата на други международни инструменти и които са приети от ММО. Решенията на Комитета по морска безопасност и на неговите спомагателни органи се вземат с мнозинство от членовете.

2.3. Предвиждан акт на Комитета по опазване на морската среда на ММО

На 13—17 май 2019 г., по време на своята 74-та сесия (MEPC 74), Комитетът по опазване на морската среда трябва да приеме изменения на приложение II към Конвенцията MARPOL, отнасящи се до остатъците от товари и водите от измиване на резервоари, съдържащи устойчиви плаващи продукти с висок вискозитет и/или с висока точка на топене, с цел да се намали въздействието върху околната среда. Целта на предвидените изменения на приложение II към Конвенцията MARPOL е да се обърне внимание на значителното замърсяване, причинено например от изхвърлянето на парафин в Северно море и от балтийските държави през последните няколко години.

2.4. Предвиждан акт на Комитета по морска безопасност на ММО

На 5—14 юни 2019 г., по време на своята 101-ва сесия (MSC 101), Комитетът по морска безопасност трябва да приеме изменения на Международния кодекс за подобрената програма за инспекции по време на преглед на кораби за насипни товари и нефтени танкери от 2011 г. (Кодекса за ППП), изменения на Международния кодекс за спасителни средства (Кодекса за LSA), изменения на параграф 4.4.8.1 от Кодекса за LSA, изменения на регистъра на оборудването (формуляри В, Д и П от допълнението към SOLAS) и изменения на части А и А-1 от Международния кодекс за безопасност на корабите, използващи като гориво газове или други горива с ниска пламна температура (Кодекса за IGF).

2.4.1. Целта на предвидените изменения на Кодекса за ППП е да се включат редакционни промени, с които се определят всички задължителни изисквания и се подобряват таблиците и формулярите. Измененията ще обединят редакционните промени с нови съществени изисквания, за да се справят с последните актуализации на унифицираните изисквания на Международната асоциация на класификационните организации (IACS), серия Z10. Серия Z10 от правилата се отнася до прегледи на корпуса на нефтени танкери, кораби за насипни товари, танкери за химични продукти, двукорпусни нефтени танкери и двукорпусни кораби за насипни товари. Унифицираните изисквания на Международната асоциация на класификационните организации (IACS) представляват резолюции на IACS по въпроси, които са пряко свързани или

попадат в обхвата на изискванията на конкретните правила и практики на класификационни организации, и изразяват общата философия, на която се основават тези правила и практики. Унифицираните изисквания следва да бъдат ратифицирани от управителния орган на всеки член на IACS, след което се включват в правилата и практиките на държавите в рамките на една година след одобрението от групата за обща политика на IACS. Унифицираните изисквания представляват минимални изисквания. Освен това, използваният в проектоизмененията език е приведен в съответствие с номенклатурата на ММО, за да се избегне двусмислие и несъгласуваност.

- 2.4.2. Целта на предвидените изменения на Кодекса за LSA е да се гарантира еднакво прилагане на параграф 6.1.1.3 по отношение на ръчното спускане на малки спасителни лодки, които не са част от спасителните съдове на кораба.
- 2.4.3. Целта на измененията на параграф 4.4.8.1 от Кодекса за LSA е освобождаване на спасителните лодки с две независими системи за задвижване от задължението да бъдат оборудвани с достатъчно средства за придвижване и свързаните с тях предмети (стойки за гребла, опори или подобно оборудване) за движение в спокойни води. По време на инспекциите беше отбелязано, че някои спасителни лодки с две независими системи за задвижване не са снабдени с весла, гребла, нито с друго съответно оборудване и се стигна до заключението, че съответното изискване на Кодекса за LSA и док. MSC/Circ.980/Add.1 не взема под внимание спасителните лодки, проектирани с две независими системи за задвижване.
- 2.4.4. По време на 100-та си сесия Комитетът по морска безопасност прие единно тълкуване, в което се посочва, че „За спасителни лодки, снабдени с две независими системи за задвижване, при които оборудването се състои от два отделни двигателя, валове, резервоари за гориво, тръбопроводни системи и други свързани с тях помощни средства, не е необходимо да се прилага параграф 4.4.8.1 от Кодекса за LSA. По отношение на всички останали аспекти спасителната лодка следва да бъде в пълно съответствие с параграф 4.4.8 от Кодекса за LSA.“

Съществуващият параграф 4.4.8.1 на Кодекса за LSA се заменя, за да се съгласува с проекта за унифицирано тълкуване, одобрен по време на 100-та сесия на MSC.

- 2.4.5. *Целта на предвидените изменения в регистрите на оборудването (формуляри В, Д и П от допълнението към SOLAS) е да се измени точка 8.1 във формуляри В, Д и П в допълнението към Конвенцията SOLAS, като се добави бележка под линия, за да се посочи, че не всички изброени показатели са приложими за всички кораби и следователно могат да бъдат заличени, ако е необходимо. По принцип не всички видове кораби са оборудвани с въпросните показатели (рул, витло, теглителна сила, индикатор на стъпката на гребния винт и индикатор на режима на работа).*
- 2.4.6. *С предвидените изменения на части А и А-1 от Международния кодекс за безопасност на корабите, използващи като гориво газове или други горива с ниска пламна температура (Кодекс за IGF), се цели гарантиране на съгласуваност на Кодекса за IGF по отношение на съществуващите изисквания за корабите, използващи природен газ като гориво, чрез въвеждане на необходимите изменения въз основа на придобития при прилагането на Кодекса опит.*

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

3.1. Изменения на изискванията на приложение II към MARPOL във връзка с разпоредбите за изпускане на води от измиване на резервоари, съдържащи плаващи устойчиви продукти с висок вискозитет

По време на 68-та сесия на Комитета по опазване на морската среда (MEPC 68), която се проведе в Лондон на 11—15 май 2015 г., в двугодишната програма на Подкомитета за предотвратяване на замърсяването и реагиране беше одобрен за включване нов елемент относно „Преглед на изискванията на приложение II към MARPOL, които оказват влияние върху остатъците от товари и водите от измиване на резервоари, съдържащи втвърдяващи се и плаващи устойчиви продукти с висок вискозитет, и свързаните с тях определения и подготовка на измененията“, като крайният срок за приключване е 2018 г.

Проектоизмененията на приложение II към MARPOL бяха финализирани по време на 5-тата сесия на Подкомитета за предотвратяване на замърсяването и реагиране (PPR 5), проведена в Лондон на 5—9 февруари 2018 г. По време на 73-тата сесия на Комитета по опазване на морската среда (MEPC 73), състояла се в Лондон на 22—26 октомври 2018 г., проектоизмененията в приложение II към MARPOL бяха одобрени с оглед приемането на измененията по време на 74-тата сесия на MEPC.

Проектоизмененията на приложение II към MARPOL се съдържат в приложение 13 към документ MEPC 73/19 на ММО. В точка 11.12 от доклада от 73-тата сесия на MEPC (MEPC 73/19) е посочено, че се предвижда измененията да бъдат приети по време на 74-тата сесия на MEPC.

3.2. Изменения в Международния кодекс за подобрената програма за инспекции по време на преглед на кораби за насипни товари и нефтени танкери от 2011 г. (Кодекса за ППП)

По време на 5-тата сесия на Подкомитета относно проектирането и конструирането на кораби (SDC 5), която се проведе в Лондон на 22—26 януари 2018 г., беше припомнено, че по време на 4-тата сесия на Подкомитета по проектирането и конструирането на кораби (SDC 4), която се проведе в Лондон на 13—17 февруари 2017 г., Международната асоциация на класификационните организации (IACS) и Секретариатът бяха натоварени с извършването на анализ на Кодекса за ППП от 2011 г.

с цел да предложат редакционни изменения за определянето на всички задължителни изисквания, да подобрят формата на таблиците и формулярите, както и да представят за разглеждане доклад относно постигнатия напредък по време на 5-тата сесия на SDC.

По време на 5-ата сесия на SDC се постигна съгласие, че всички материалноправни разпоредби, които понастоящем се съдържат в бележките под линия в Кодекса за ППП от 2011 г., следва да се включат в постановителната част на новия консолидиран текст. Също така по време на 5-тата сесия на SDC беше постигнато съгласие да се подобри форматът на таблиците и формулярите в Кодекса за ППП. В края на 5-тата сесия на SDC беше постигнато съгласие да се слейт редакционните промени с новите, съществени изменения на Кодекса за ППП от 2011 г., предложени от IACS и свързани с последните актуализации на унифицираните изисквания на IACS, серия Z10.

По време на 5-тата сесия на SDC беше одобрено предложението за представяне на проектоизмененията на Кодекса за ППП от 2011 г. за одобрение по време на 99-тата сесия на Комитета по морска безопасност (MSC 99), която се проведе в Лондон на 16—25 май 2018 г., с оглед на последващото приемане на измененията по време на 100-тната сесия на Комитета по морска безопасност (MSC 100) и влизането на измененията в сила на 1 юли 2020 г.

В съответствие с процедурата за редовна актуализация на Кодекса по време на 99-тата сесия на MSC бяха разгледани проектоизмененията на Кодекса за ППП от 2011 г., изготвени по време на 5-тата сесия на SDC, и бяха одобрени проектоизмененията на Кодекса за ППП от 2011 г. с цел приемането им по време на 100-тната сесия на MSC.

По време на 100-тната сесия на MSC, която се проведе в Лондон на 3—7 декември 2018 г., бяха разгледани проектоизмененията заедно с предложените промени и беше отбелязано, че използваният в проектоизмененията език не е в съответствие с номенклатурата на ММО, т.е. използван е терминът „да/се“ вместо „трябва“, което би могло да окаже неблагоприятно въздействие върху бъдещите разработки на регламентите на ММО, тъй като може да доведе до неяснота и несъгласуваност. Освен това беше отбелязано, че в проектоизмененията на Кодекса за ППП от 2011 г. следва да се вземе предвид проектът на консолидиран текст на Кодекса за ППП, който понастоящем се разработва от Подкомитета относно проектирането и конструирането на кораби.

След обсъждане, 100-тната сесия на MSC реши да отложи приемането на проектоизмененията на Кодекса за ППП от 2011 г. с оглед на изготвянето на преразгледан набор от проектоизменения на Кодекса, в който се използва „трябва/следва да“ вместо „да/се“, в зависимост от случая, за представяне по време на 101-вата сесия на MSC с оглед на приемането им.

Тази точка е включена в Решение 2018/1601 на Съвета². Съгласно член 3, параграф 3 от посоченото решение на Съвета, могат да бъдат договорени незначителни промени в позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза във връзка с въпросните изменения на Кодекса за ППП от 2011 г., без да е необходимо допълнително решение

² Решение (ЕС) 2018/1601 на Съвета от 15 октомври 2018 г. относно позицията, която трябва да се заеме от името на Европейския съюз в рамките на Международната морска организация по време на 73-тата сесия на Комитета по опазване на морската среда и 100-тната сесия на Комитета по морска безопасност, във връзка с приемането на измененията на правило 14 от приложение VI към Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби и на Международния кодекс за подобренията програма за инспекции по време на преглед на кораби за насипни товари и нефтени танкери от 2011 г. (ОВ L 267, 25.10.2018 г., стр. 6).

на Съвета. Тъй като обаче промените в измененията на Кодекса за ППП не могат да бъдат считани за незначителни, тази точка се включва отново в настоящото 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 101-вата сесия на Комитета по морска безопасност.

Проектът за резолюция на MSC относно измененията в Кодекса за ППП от 2011 г. се съдържа в приложение [X] към доклада от 100-тната сесия на MSC [(MSC100/XX/Add.X)]. В параграф [10.20] от доклада от 100-тната сесия на MSC [(MSC 100/XX)] е посочено, че се предвижда промените да бъдат приети по време на 101-вата сесия на този комитет.

3.3. Изменения на параграф 6.1.1.3 от Международния кодекс за спасителни средства (Кодекса за LSA)

По време на 96-тата сесия на Комитета по морска безопасност (MSC 96), която се проведе в Лондон на 11—20 май 2016 г., беше постигнато съгласие в двугодишния дневен ред на подкомитета за 2016—2017 г. и в предварителния дневен ред за 4-тата сесия на SSE да се включи нов елемент относно „Еднаквото прилагане на параграф 6.1.1.3 от Кодекса за LSA“, като крайният срок за приключване е 2017 г. Елементът има за цел разработване на изменения на параграф 6.1.1.3 от Кодекса за LSA с цел да се улесни еднаквото му прилагане, и по-специално да се позволи използването на ръчни механизми за спускане на спасителни лодки, които не са част от спасителните съдове на кораба.

Опасенията във връзка с опасностите, които проектоизменението на Кодекса за LSA би могло да създаде, ако се допусне спускането на спасителна лодка от прибрано положение до извънбордовата позиция, без на борда ѝ да е необходимият брой лица, определени за екипаж на спасителната лодка, както и становищата по отношение на приложното поле на изменението бяха обсъдени по време на 4-тата сесия на Подкомитета по корабни системи и оборудване (SSE 4), която се проведе в Лондон на 20—24 март 2017 г., както и по време на 5-тата сесия на Подкомитета по корабни системи и оборудване (SSE 5), която се проведе в Лондон на 12—16 март 2018 г.

По време на 100-тната сесия на Комитета по морска безопасност (MSC 100), която се проведе в Лондон на 3—7 декември 2018 г., Комитетът се съгласи да одобри проектоизмененията на Кодекса за LSA с оглед на приемането им на 101-вата сесия на MSC. Независимо от това решение, Комитетът прикани по време на 6-ата сесия на Подкомитета по корабни системи и оборудване, която ще се проведе в Лондон на 4—8 март 2019 г., да бъдат разгледани продължаващите опасения във връзка с проектоизмененията с оглед провеждане на консултации по време на MSC 101 преди приемането на измененията.

Проектоизмененията на параграф 6.1.1.3 от Кодекса за LSA се съдържат в приложение [x] към доклада от 100-тната сесия на MSC [(MSC 100/xx/Add.x)]. В параграф [9.6] от доклада от 100-тната сесия на Комитета по морска безопасност [(MSC 100/xx)] е посочено, че се предвижда измененията да бъдат приети по време на 101-вата сесия.

3.4. Изменения на параграф 4.4.8.1 от Кодекса за спасителните средства

По време на петата сесия на Подкомитета по корабни системи и оборудване (SSE 5), която се проведе в Лондон на 12—16 март 2018 г., Съюзът успешно предложи единно тълкуване на параграф 4.4.8.1 от Кодекса за спасителните средства и формулярите за оценяване и изпитване на стандартните спасителни средства (MSC/Circ.980/Add.1,

точка 4.4.1.2). По време на MSC 100 беше одобрен текстът на проекта за единно тълкуване, като също така бяха одобрени допълнителни изменения на параграф 4.4.8.1 от Кодекса за LSA, насочени към постигане на съответствие между изискването на Кодекса и единното тълкуване.

Измененията на параграф 4.4.8.1 от Международния кодекс за спасителни средства (Кодекса за LSA) се съдържат в приложение [x] към доклада от 100-тната сесия на MSC [(MSC 100/xx/Add.x)]. В параграф [9.23] от доклада от 100-тната сесия на Комитета по морска безопасност [(MSC 100/xx)] е посочено, че се предвижда измененията да бъдат приети по време на 101-вата сесия на MSC.

3.5. Изменения на регистъра на оборудването (формуляри В, Д и П от допълнението към SOLAS)

По време на 100-тната сесия на Комитета по морска безопасност (MSC 100), която се проведе в Лондон на 3—7 декември 2018 г., беше постигнато съгласие да се разгледат измененията на регистъра на оборудването (формуляри В, Д и П от допълнението към SOLAS) в съответствие с разбирането, че тези поправки/въпроси могат да бъдат разгледани от комитетите по точка „Други въпроси“ от дневния ред. След разглеждане, MSC 100 одобри предложените проектоизменения с оглед приемането им по време на 101-вата сесия на Комитета по морска безопасност (MSC 101).

Проектоизмененията на регистъра на оборудването (формуляри В, Е и П от допълнението към SOLAS) се съдържат в приложение [x] към доклада от MSC 100 [(MSC 100/xx/Add.x)]. В параграф [9.30] от доклада от 100-тната сесия на Комитета по морска безопасност [(MSC 100/xx)] е посочено, че се предвижда измененията да бъдат приети по време на 101-вата сесия на MSC.

3.6. Изменения на части А и А-1 от Международния кодекс за безопасност на корабите, използващи като гориво газове или други горива с ниска пламна температура (Кодекса за IGF)

Четвъртата сесия на Подкомитета за превоз на товари и контейнери (CCC 4), която се проведе в Лондон на 11—15 септември 2017 г., възстанови работната група по развитието на техническите разпоредби за безопасността на корабите, използващи горива с ниска пламна температура, за да продължи тя работата по проектоизмененията на Кодекса за IGF по отношение на горивните клетки и разработването на проекти на технически разпоредби относно безопасността на корабите, използващи като гориво метилов/етилов алкохол. CCC 4 одобри изготвените от работната група проектоизменения на части А и А-1 от Кодекса за IGF, отнасящи се до специфичните изисквания за природния газ, и прикани 99-тата сесия на Комитета по морска безопасност (MSC 99), която се проведе в Лондон на 16—25 май 2018 г., да одобри измененията с оглед на приемането им по време на 100-тната сесия на Комитета по морска безопасност (MSC 100).

MSC 99 разгледа проектоизмененията на части А и А-1 от Международния кодекс за безопасност на корабите, използващи като гориво газове или други горива с ниска пламна температура (Кодекса за IGF), заедно с допълнителните коментари относно проектоизмененията, включително предложение за включване на алтернативно решение за защита срещу течове от тръби за втечнено гориво извън машинното отделение. След обсъждането, MSC 99 се съгласи да отложи одобряването на проектоизмененията на части А и А-1 от Кодекса за IGF и възложи на петата сесия на Подкомитета по превоз на товари и контейнери (CCC 5), която се проведе в Лондон на

10—14 септември 2018 г., да преразгледа проектоизмененията на правило 9.5.6 и да докладва за резултата по време на MSC 100 като неотложен въпрос.

ССС 5 разгледа проектоизмененията на правило 9.5.6 от Кодекса за IGF и се съгласи, че не са необходими допълнителни промени в правило 9.5.6. По този начин по време на СССР 5 беше постигнато съгласие за приканване на MSC 100, която се проведе в Лондон на 3—7 декември 2018 г., да одобри като неотложен въпрос проектоизмененията на части А и А-1 от Кодекса за IGF, съдържащи се в приложение 1 към документ СССР 4/12, с оглед последващо приемане по време на 101-та сесия на Комитета по морска безопасност (MSC 101).

MSC 100 изрази съгласие с СССР 5, че не са необходими допълнителни промени в правило 9.5.6, що се отнася до алтернативно решение за защита от течове. Въпреки това, не беше постигнато единно становище по отношение на необходимостта да се включи допълнителен текст, за да се гарантира приложимостта на изискванията за откриване на течове в тръби, пренасящи втечнено гориво. MSC 100 се съгласи с текста, изготвен от СССР 4, и одобри измененията на части А и А-1 от Кодекса за IGF с оглед приемането им по време на 101-вата сесия на MSC, като същевременно отбеляза, че на етапа на приемане все още могат да бъдат внесени допълнителни предложения.

Проектоизмененията на части А и А-1 от Международния кодекс за безопасност на корабите, използващи като гориво газове или други горива с ниска пламна температура (Кодекса за IGF), се съдържат в приложение [х] към доклада от 100-тната сесия на MSC [(MSC 100/xx/Add)]. В параграф [11.5] от доклада от 100-тната сесия на Комитета по морска безопасност [(MSC 100/xx)] е посочено, че се предвижда измененията да бъдат приети по време на 101-вата сесия на този комитет.

3.7. Съответно законодателство на ЕС и компетентност на Съюза

3.7.1. Изменения на правилата от приложение II към MARPOL

Директива 2005/35/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно замърсяването от кораби и относно въвеждането на санкции за нарушения включва международни стандарти за замърсяване от кораби в правото на ЕС и има за цел да гарантира, че лицата, отговорни за незаконно изхвърляне на отпадъци, са обект на адекватни санкции. Замърсяващите вещества са определени в директивата като веществата, обхванати от приложения I и II към MARPOL. Освен това Директива 2000/59/ЕО относно пристанищните приемни съоръжения за отпадъци от експлоатацията на корабите и на остатъци от товари изисква от държавите членки да осигурят наличието на пристанищни приемни съоръжения, които да отговарят на нуждите на корабите, използващи обикновено пристанищата им, и изисква корабите да депонират своите отпадъци, включително остатъци от товари, в тези съоръжения преди заминаването, като крайната цел е да се намали изхвърлянето на отпадъци от кораби в морето. Съгласно посочената директива водите от измиване на резервоари, включени в приложение II, се считат за остатъци от товари. Освен това по силата на Директива 2000/59/ЕО се налага изискване корабите да уведомяват предварително следващото пристанище за всеки отпадък и остатъци от товари, които желаят да оставят, и какво ще бъде запазено на борда, както и за наличния капацитет за съхранение.

Поради това измененията, които трябва да бъдат приети по време на 101-вата сесия на MSC и с които ще се въведат изменения в приложение II към MARPOL, отнасящи се до остатъци от товари и води от измиване на резервоари, съдържащи устойчиви плаващи продукти с висок вискозитет и/или с висока точка на топене, биха засегнали правото на ЕС чрез прилагането на Директива 2005/35/ЕО на Европейския парламент и на Съвета

относно замърсяването от кораби и относно въвеждането на санкции за нарушения и Директива 2000/59/ЕО относно пристанищните приемни съоръжения за отпадъци от експлоатацията на корабите и на остатъци от товари.

3.7.2. Изменения в Международния кодекс за подобрената програма за инспекции по време на преглед на кораби за насипни товари и нефтени танкери от 2011 г. (Кодекса за ППП)

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 на прилагането на изискванията на MARPOL 73/78, отнасящи се за танкери с двукорпусна или еквивалентна конструкция, определени 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 Регламент (ЕС) № 530/2012 се въведе задължително прилагане на Схемата за оценка на състоянието (СОС) на ММО спрямо еднокорпусните нефтени танкери на възраст над 15 години. Съгласно член 5 тези танкери трябва да отговарят на СОС, която е дефинирана 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 накратко 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 пряко и автоматично приложими посредством Регламент (ЕС) № 530/2012.

Поради това измененията, които трябва да бъдат приети по време на 101-вата сесия на Комитета по морска безопасност и с които ще бъдат осъществени промени в Кодекса за ППП, ще имат отражение върху правото на ЕС чрез прилагането 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.

3.7.3. Изменения на параграф 6.1.1.3 от Кодекса за LSA

Устройствата за спускане на вода и лебедките са включени в Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/773 на Комисията от 15 май 2018 г. относно изискванията към проектирането, конструкцията и експлоатационните показатели, както и стандартите за изпитване на морско оборудване и за отмяна на Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/306. В посочения регламент за изпълнение се прави позоваване на Кодекса за LSA и на Резолюция MSC.81(70) във връзка с точки MED/1.21, 1.23, 1.24 и 1.25 по отношение на устройствата за спускане на вода. Поради това посоченото оборудване попада в обхвата на Директива 2014/90/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 23 юли 2014 г. относно морското оборудване и за отмяна на Директива 96/98/ЕО на Съвета.

Поради това измененията, които трябва да бъдат приети по време на 101-вата сесия на Комитета по морска безопасност и с които ще бъдат осъществени промени в Кодекса за LSA, ще имат отражение върху правото на ЕС чрез прилагането на Директива 2014/90/ЕС и на Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/778.

3.7.4. Изменения на параграф 4.4.8.1 от Кодекса за LSA

Спасителните лодки са включени в Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/773 на Комисията от 15 май 2018 г. относно изискванията към проектирането, конструкцията и експлоатационните показатели, както и стандартите за изпитване на морско оборудване и за отмяна на Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/306. В посочения регламент за изпълнение се прави позоваване на Кодекса за LSA и на резолюция MSC/Циркулярно писмо 980 във връзка с точка MED/1.7. Поради това посоченото оборудване попада в обхвата на Директива 2014/90/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 23 юли 2014 г. относно морското оборудване и за отмяна на Директива 96/98/ЕО на Съвета.

Поради това измененията, които трябва да бъдат приети по време на 101-вата сесия на Комитета по морска безопасност и с които ще бъдат осъществени промени в Кодекса за LSA, ще имат отражение върху правото на ЕС чрез прилагането на Директива 2014/90/ЕС и на Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/778.

3.7.5. Изменения на регистъра на оборудването (формуляри В, Д и П от допълнението към SOLAS)

В член 6, параграф 2, буква а), подточка i) от Директива 2009/45/ЕО за правилата за безопасност и стандартите за пътническите кораби се прилага SOLAS, заедно с измененията, за пътнически кораби клас А.

Поради това измененията, които трябва да бъдат приети по време на 101-вата сесия на Комитета по морска безопасност и с които ще бъдат осъществени промени в регистъра на оборудването, ще имат отражение върху правото на ЕС чрез прилагането на Директива 2009/45/ЕО.

3.7.6. Изменения на части А и А-1 от Международния кодекс за безопасност на корабите, използващи като гориво газове или други горива с ниска пламна температура (Кодекса за IGF)

В член 6, параграф 2, буква а), подточка i) от Директива 2009/45/ЕО за правилата за безопасност и стандартите за пътническите кораби се прилага SOLAS, заедно с измененията, за пътнически кораби от клас А. Кодексът за IGF е задължителен за пътническите кораби посредством SOLAS. Освен това с Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 22 октомври 2014 г. за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива се изисква държавите членки да гарантират, че от края на 2025 г. ВПП е на разположение в основните пристанища на ЕС за морски кораби. Националните рамки на политиките за развитието на пазара на алтернативни горива и тяхната инфраструктура бяха финализирани от държавите — членки на ЕС, с особен акцент върху различните съпътстващи мерки и инициативи за насърчаване и разработване на точки за зареждане с ВПП за морски кораби.

Поради това измененията, които трябва да бъдат приети по време на 101-вата сесия на Комитета по морска безопасност и с които ще бъдат осъществени промени в Кодекса за LSA, ще имат отражение върху правото на ЕС чрез прилагането на Директива 2009/45/ЕО и на Директива 2014/94/ЕС.

3.7.7. Компетентност на ЕС

Измененията на приложение II към MARPOL, отнасящи се до остатъци от товари и води от измиване на резервоари, съдържащи устойчиви плаващи продукти с висок вискозитет и/или с висока точка на топене, ще имат отражение върху прилагането на правото на ЕС чрез прилагането на Директива 2005/35/ЕО и на Директива 2000/59/ЕО.

Измененията в Кодекса за ППП от 2011 г. ще имат отражение върху правото на ЕС чрез прилагането 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.

Измененията на параграф 6.1.1.3 от Международния кодекс за спасителни средства (Кодекса за LSA) ще имат отражение върху прилагането на правото на ЕС чрез прилагането на Директива 2014/90/ЕС и на Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/778.

Измененията на Единния механизъм за тълкуване на параграф 4.4.8.1 от Кодекса за LSA ще имат отражение върху прилагането на правото на ЕС чрез прилагането на Директива 2014/90/ЕС и на Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/778.

Измененията на регистъра на оборудването (формуляри В, Д и П от допълнението към SOLAS) ще имат отражение върху правото на ЕС чрез прилагането на Директива 2009/45/ЕО.

Измененията на части А и А-1 от Международния кодекс за безопасност на корабите, използващи като гориво газове или други горива с ниска пламна температура (Кодекса за IGF), ще имат отражение върху правото на ЕС чрез прилагането на Директива 2009/45/ЕО и на Директива 2014/94/ЕС.

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 споразумението.³

Понятието „актове с правно действие“ включва актове с правно действие по силата на нормите на международното право, които уреждат съответния орган. То включва също така инструменти, които нямат обвързващ характер съгласно международното право, но са *„годни да окажат съществено въздействие върху съдържанието на приеманата от законодателя на Съюза нормативна уредба“*.⁴

4.1.2. Приложение в конкретния случай

Комитетът по опазване на морската среда и Комитетът по морска безопасност на ММО са органи, учредени по силата на споразумение, а именно Конвенцията за Международната морска организация.

Решенията, които Комитетът по морска безопасност и Комитетът по опазване на морската среда на ММО имат за задача да приемат, представляват актове с правно

³ Дело С-399/12 Германия/Съвет (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, т. 64.

⁴ Дело С-399/12 Германия/Съвет (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, т. 61—64.

действие. Предвидените актове са в състояние да повлияят значително върху съдържанието на следното законодателството на ЕС:

- Директива 2005/35/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно замърсяването от кораби и относно въвеждането на санкции за нарушения и Директива 2000/59/ЕО относно пристанищните приемни съоръжения за отпадъци от експлоатацията на корабите и на остатъци от товари. Това се дължи на факта, че замърсяващите вещества са определени в Директива 2005/35/ЕО като вещества, обхванати от приложения I и II към MARPOL. Освен това по силата на Директива 2000/59/ЕС от държавите членки се изисква да осигурят наличието на пристанищни приемни съоръжения, които да отговарят на нуждите на корабите, използващи обикновено пристанищата им, като крайната цел е намаляване на изхвърлянето на отпадъци от експлоатацията на корабите и на остатъци от товари в морето, като по този начин се подобрява защитата на морската среда.
- Регламент (ЕС) № 530/2012 на Европейския парламент и на Съвета относно ускореното въвеждане на изисквания за двукорпусни или еквивалентни конструкции за еднокорпусни нефтени танкери. Това се дължи на факта, че по силата на Регламент (ЕС) № 530/2012 се изисква прилагането на изискването на Схемата за оценка на състоянието (СОС) на ММО, а СОС използва подобрената програма за преглед (ППП) като средство за постигане на целта си.
- Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/773 на Комисията от 15 май 2018 г. относно изискванията към проектирането, конструкцията и експлоатационните показатели, както и стандартите за изпитване на морско оборудване и за отмяна на Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/306 и Директива 2014/90/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 23 юли 2014 г. относно морското оборудване и за отмяна на Директива 96/98/ЕО на Съвета. Това се дължи на факта, че в Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/773 се прави позоваване на Кодекса за LSA по отношение на устройствата за спускане на вода и следователно този вид оборудване попада в приложното поле на Директива 2014/90/ЕС.
- 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 измененията.
- Директива 2009/45/ЕО на Европейския парламент и на Съвета за правилата за безопасност и стандартите за пътническите кораби, заедно с Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива. Това се дължи на факта, че в Директива 2009/45/ЕО се определя, че пътническите кораби от клас А трябва да отговарят изцяло на изискванията на Конвенцията SOLAS, заедно с измененията, и че по силата на Директива 2014/94/ЕС от държавите членки се изисква да гарантират, че от края на 2025 г. ВПГ е на разположение в основните пристанища на ЕС за морски кораби.

Предвиденият акт не допълва, нито изменя институционалната рамка на споразумението.

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

4.2. Материалноправно основание

4.2.1. Принципи

Материалноправното основание за дадено решение съгласно член 218, параграф 9 от ДФЕС зависи преди всичко от целта и съдържанието на предвидения акт, във връзка с който се заема позиция от името на Съюза. Ако предвиденият акт преследва две цели или се състои от две части и ако едната от целите или частите може да се определи като основна, докато другата е само акцесорна, решението съгласно член 218, параграф 9 от ДФЕС трябва да се основава на едно-единствено материалноправно основание, а именно на изискваното от основната или преобладаващата цел или част.

4.2.2. Приложение в конкретния случай

Основната цел и съдържание на предвидения акт са свързани с морския транспорт. Поради това материалноправното основание за предложеното решение е член 100, параграф 2 от ДФЕС.

4.3. Заключение

Правното основание за предложеното решение следва да бъде член 100, параграф 2 от ДФЕС във връзка с член 218, параграф 9 от ДФЕС.

Предложение за

РЕШЕНИЕ НА СЪВЕТА

относно позицията, която трябва да се заеме от името на Европейския съюз в рамките на Комитета по опазване на морската среда и на Комитета по морска безопасност на Международната морска организация във връзка с приемането на изменения на приложение II към Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби, изменения на Международния кодекс за подобрената програма за инспекции по време на преглед на кораби за насипни товари и нефтени танкери от 2011 г., изменения на Международния кодекс за спасителните средства, изменения на формуляри В, Д и П от допълнението към Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море и на Международния кодекс за безопасност на корабите, използващи като гориво газове или други горива с ниска пламна температура

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) Действията на Съюза в сектора на морския транспорт следва да имат за цел опазване на морската среда и подобряване на морската безопасност.
- (2) Конвенцията за Международната морска организация (ММО) е в сила от 17 март 1958 г. ММО 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.
- (3) Съгласно член 38, буква а) от Конвенцията за ММО Комитетът по опазване на морската среда изпълнява функции, които са или могат да бъдат възложени на ММО от или съгласно международни конвенции за предотвратяването и контрола на морското замърсяване, причинено от кораби, по-специално що се отнася до приемането и изменението на правила или други разпоредби.
- (4) Съгласно член 28, буква б) от Конвенцията за ММО Комитетът по морска безопасност взема всички необходими мерки за изпълнението на задълженията, възложени му в съответствие с посочената конвенция, от Асамблеята на ММО или от Съвета на ММО, или на задълженията, попадащи в приложното поле на посочения член, които могат да бъдат възложени на Комитета по морска безопасност по силата на други международни инструменти и които са приети от ММО.
- (5) Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби (наричана по-долу „Конвенцията MARPOL“) е в сила от 2 октомври 1983 г.

- (6) Съгласно член 16, параграф 2, буква в) от Конвенцията MARPOL изменения на конвенцията могат да се приемат от компетентния орган, в случая Комитета по опазване на морската среда.
- (7) Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море (Конвенцията SOLAS) е в сила от 25 май 1980 г.
- (8) Съгласно член VIII, буква б), подточка iii) от Конвенцията SOLAS Комитетът по морска безопасност на ММО може да приема изменения на Конвенцията SOLAS.
- (9) Комитетът по опазване на морската среда, на своята 74-та сесия, планирана за 13—17 май 2019 г. (MEPC 74), ще приеме изменения на приложение II към Конвенцията MARPOL.
- (10) По време на своята 101-ва сесия, която ще се проведе на 5—14 юни 2019 г. (MSC 101), Комитетът по морска безопасност трябва да приеме изменения на Международния кодекс за подобренията програма за инспекции по време на преглед на кораби за насипни товари и нефтени танкери от 2011 г. (Кодекса за ППП от 2011 г.), Международния кодекс за спасителните средства (Кодекса за LSA), регистъра на оборудването (формуляри В, Д и П от допълнението към SOLAS) и измененията в части А и А-1 от Международния кодекс за безопасност на корабите, използващи като гориво газове или други горива с ниска пламна температура (Кодекса за IGF).
- (11) Целесъобразно е да се определи позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза по време на 74-тата сесия на MEPC, тъй като измененията на приложение II към Конвенцията MARPOL могат да имат значително отражение върху съдържанието на правото на Съюза, а по-конкретно Директива 2005/35/ЕО на Европейския парламент и на Съвета⁵ и Директива 2000/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета⁶.
- (12) Целесъобразно е да се определи позицията, която да се заеме от името на Съюза по време на 101-вата сесия на MSC, тъй като измененията на Кодекса за ППП от 2011 г. могат да имат значително отражение върху съдържанието на правото на Съюза, а по-конкретно Регламент (ЕО) № 530/2012 на Европейския парламент и на Съвета⁷, измененията на Кодекса за LSA могат да имат значително отражение върху съдържанието на правото на Съюза, а по-конкретно Регламент за изпълнение (ЕО) 2018/773 на Комисията⁸ и Директива 2014/90/ЕС на Европейския парламент и на Съвета⁹, измененията на Конвенцията SOLAS

⁵ Директива 2005/36/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 7 септември 2005 г. относно признаването на професионалните квалификации (ОВ L 255, 30.9.2005 г., стр. 22).

⁶ 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).

⁷ Регламент (ЕО) № 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).

⁸ Регламент за изпълнение (ЕО) 2018/773 на Комисията от 15 май 2018 г. относно изискванията към проектирането, конструкцията и експлоатационните показатели, както и стандартите за изпитване на морско оборудване и за отмяна на Регламент за изпълнение (ЕО) 2017/306 (ОВ L 133, 30.5.2018 г., стр. 1).

⁹ Директива 2014/90/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 23 юли 2014 г. относно морското оборудване и за отмяна на Директива 96/98/ЕО на Съвета (ОВ L 257, 28.8.2014 г., стр. 146).

могат да имат значително отражение върху съдържанието на правото на Съюза, а по-конкретно Директива 2009/45/ЕО на Европейския парламент и на Съвета¹⁰, и измененията на Кодекса за IGF могат да имат значително отражение върху съдържанието на правото на Съюза, а именно Директива 2009/45/ЕО на Европейския парламент и на Съвета за правилата за безопасност и стандартите за пътническите кораби, заедно с Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета¹¹.

- (13) Измененията на приложение II към Конвенцията MARPOL следва да гарантират намаляване на въздействието върху околната среда от остатъците от товари и водите от измиване на резервоари, съдържащи плаващи устойчиви продукти с висок вискозитети/или с висока точка на топене.
- (14) Измененията на Кодекса за ППП от 2011 г. следва да включват редакционни промени в Кодекса, с които се определят всички задължителни изисквания и се подобряват таблиците и формулярите и които обединяват редакционните промени с новите съществени изисквания с оглед на последните актуализации на унифицираните изисквания на Международната асоциация на класификационните организации, серия Z10.
- (15) С измененията на параграф 6.1.1.3 от Кодекса за LSA следва да се гарантира еднакво прилагане по отношение на ръчното спускане на вода на малки спасителни лодки, които не са част от спасителните съдове на кораба.
- (16) С измененията на параграф 4.4.8.1 от Кодекса за LSA следва да се гарантира освобождаване на спасителни лодки с две независими системи за задвижване от задължението да бъдат оборудвани с достатъчно средства за придвижване и свързаните с тях предмети за движение в спокойни води.
- (17) Измененията на точка 8.1. от формуляри В, Д и П от регистъра на оборудването от допълнението към Конвенцията SOLAS следва да гарантират яснота по отношение на факта, че не всички изброени показатели са приложими за всички кораби и следователно могат да бъдат заличени, ако е необходимо.
- (18) С измененията на части А и А-1 от Кодекса за IGF следва да се гарантира съгласуваност по отношение на съществуващите изисквания за корабите, използващи природен газ като гориво, чрез въвеждане на необходимите изменения въз основа на придобития при прилагането на Кодекса опит.
- (19) Позицията на Съюза трябва да бъде изразена от държавите — членки на Съюза, които са членки на Комитета по опазване на морската среда и на Комитета по морска безопасност на ММО, като те действат съвместно и в интерес на Съюза,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза в рамките на 74-тата сесия на Комитета по опазване на морската среда на ММО, е да се изрази съгласие с приемането

¹⁰ 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).

¹¹ Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 22 октомври 2014 г. за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива (ОВ L 307, 28.10.2014 г., стр. 1).

на измененията на приложение II към Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби във връзка с изискванията към изпускането на води от измиване на резервоари, съдържащи плаващи устойчиви продукти с висок вискозитет, съдържащи се в приложение 13 към документ МЕРС 73/19/add.1. на ММО.

Член 2

Позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза в рамките на 101-вата сесия на Комитета по морска безопасност на ММО, е да се изрази съгласие с:

- а) приемането на изменения на Международния кодекс за подобрената програма за инспекции по време на преглед на кораби за насипни товари и нефтени танкери от 2011 г., съдържащи се в приложение [X] към документа на ММО [MSC 100/XX/Add.X];
- б) приемането на измененията на параграф 6.1.1.3 от Кодекса за LSA, съдържащи се в приложение [X] към документ на ММО [MSC 100/XX/Add.X];
- в) приемането на измененията на параграф 4.4.8.1 от Кодекса за LSA, съдържащи се в приложение [X] към документ на ММО [MSC 100/XX/Add.X];
- г) приемането на измененията на точка 8.1 от формуляри В, Д и П от регистъра на оборудването от допълнението към Конвенцията SOLAS, съдържащи се в приложение [X] към документ на ММО [MSC 100/XX/Add.X];
- д) приемането на измененията на части А и А-1 от Кодекса за IGF, съдържащи се в приложение [X] към документ на ММО [MSC 100/XX/Add.X].

Член 3

- 1. Позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза, както е посочена в член 1, се изразява от държавите — членки на Съюза, които са членки на ММО, като те действат съвместно в интерес на Съюза.
- 2. Позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза, както е посочена в член 2, се изразява от държавите — членки на Съюза, които са членки на ММО, като те действат съвместно в интерес на Съюза.
- 3. Незначителни промени в позициите, посочени в членове 1 и 2, могат да се договарят без допълнително решение на Съвета.

Член 4

Настоящото решение влиза в сила в деня на приемането му.

Съставено в Брюксел на [...] година.

За Съвета
Председател