

Брюксел, 12.3.2018 г.  
COM(2018) 122 final

2018/0056 (NLE)

Предложение за

## **РЕШЕНИЕ НА СЪВЕТА**

**относно позицията, която да се заеме от името на Съюза по време на 99-ата сесия на Комитета по морска безопасност на Международната морска организация във връзка с приемането на измененията на правила II-1/1 и II-1/8-1 от Конвенцията SOLAS и одобрението на съответните насоки относно компютризираната подкрепа за стабилност за капитана в случай на нахлуване на вода за съществуващи пътнически кораби и приемането на измененията на Международния кодекс за прилагане на процедури за пожарни изпитвания 2010**

## Обяснителен меморандум

### **1. ПРЕДМЕТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО**

Настоящото предложение се отнася до решението за определяне на позицията, която да се заеме от името на Съюза по време на 99-ата сесия на Комитета по морска безопасност на Международната морска организация във връзка с предвиденото приемане на измененията на правила II-1/1 и II-1/8-1 от Конвенцията SOLAS и на съответните насоки относно компютризираната подкрепа за стабилност за капитана в случай на нахлуване на вода за съществуващи пътнически кораби и на Международния кодекс за прилагане на процедури за пожарни изпитвания 2010 („FTP кодекс 2010“).

### **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 бъде форум за сътрудничество между правителствата в сферата на държавната регулация и практики във връзка с технически въпроси от всякакъв вид, засягащи корабоплаването в международната търговия, да насърчава всеобщото приемане на възможно най-високите стандарти по отношение на въпроси, засягащи морската безопасност, ефективността на корабоплаването и превенцията и контрола на морското замърсяване, причинено от кораби, утвърждавайки по този начин равнопоставените условия на конкуренция, както и да се занимава със свързаните с това административни и правни въпроси.

Конвенцията влезе в сила на 17 март 1958 г.

Всички държави — членки на ЕС, са страни по нея.

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

#### **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 морското замърсяване, причинено 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 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)<sup>1</sup> и Комисията на Европейските общности по въпроси от взаимен интерес за страните.

---

<sup>1</sup> През 1982 г. наименованието ѝ беше променено на Международна морска организация (ММО).

В Комитета по морска безопасност на ММО влизат всички членки на ММО и той заседава поне 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 от гледна точка на безопасността, 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, определени му от Конвенцията за ММО, Асамблеята на ММО или Съвета на ММО, или за задължения, 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 морска безопасност на ММО**

В периода 16 — 25 май 2018 г. по време на своята 99-та сесия (MSC 99) Комитетът по морска безопасност предстои да приеме изменения на правила II-1/1 и II-1/8-1 от Конвенцията SOLAS и на съответните насоки относно компютризирана подкрепа за стабилност за капитана в случай на нахлуване на вода за съществуващи пътнически кораби, както и на Международния кодекс за прилагане на процедури за пожарни изпитвания 2010 („FTP кодекс 2010“).

Целта на предвижданите изменения на правила II-1/1 и II-1/8-1 от Конвенцията SOLAS е разширяване на обхвата на изискването съгласно правило II-1/8-1.3 от Конвенцията SOLAS по отношение на компютризираната подкрепа за стабилност за капитана в случай на нахлуване на вода за съществуващи пътнически кораби.

Целта на предвижданото изменение на FTP кодекс 2010 е да се премахне разграничението между изискванията за противопожарна защита при корабите с по-малко от 36 пътници и корабите с повече от 36 пътници, за да се изясни прилагането на изискванията за изложени на влияние подови покрития в приложение 3, таблица 1 от FTP кодекс 2010 към пътнически кораби, така че изискванията да се прилагат и към пътнически кораби с по-малко от 36 пътници.

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

### **3.1. Изменения на правила II-1/1 и II-1/8-1 от Конвенцията SOLAS и на съответните насоки относно компютризираната подкрепа за стабилност за капитана в случай на нахлуване на вода за съществуващи пътнически кораби**

По време на 94-ата сесия на Комитета по морска безопасност (MSC 94), която се проведе в Лондон в периода 17 — 21 ноември 2014 г., Бахамските острови и др. отправиха искане за нов формат (MSC 94/6/1) относно измененията на правила II-1/1 и II-1/8-1 от Конвенцията SOLAS.

Впоследствие по време на третата сесия на Подкомитета относно проектирането и конструирането на кораби (SDC 3) на ММО, която се проведе в Лондон в периода 18 — 22 януари 2016 г., беше отбелязано, че Работната група по подразделяне и стабилност на повреда на корабите е могла само накратко да обсъди предложението за разширяване на обхвата на изискванията в правила II-1/8-1.3 на Конвенцията SOLAS по

отношение на компютризираната подкрепа за стабилност за капитана в случай на нахлуване на вода за съществуващи пътнически кораби, която се отнася до подкрепата, оказвана на капитана чрез предоставянето на редовно актуализирана информация за остатъчната стабилност на повреда на кораба след нахлуване на вода в него.

Въпреки че в Подкомитета относно правилата за разделянето на отсеци и устойчивостта при авария беше изразено становище, че предложените изменения на правила II-1/8-1.3 от Конвенцията SOLAS са достатъчни, за да бъдат разгледани за финализиране по време на 4-ата сесия на Подкомитета относно проектирането и конструирането на кораби (SDC 4) на ММО, от SDC 3 беше отбелязано също така, че е необходимо допълнително да се разгледа въпросът за прилагането на преразгледаните Насоки относно оперативната информация за капитаните на пътнически кораби с оглед безопасно завръщане в пристанище на собствен ход или на буксир (MSC.1/Circ.1400) при съществуващи пътнически кораби и прикани за становища в рамките на SDC 4.

След като по време на своето заседание, проведено в Лондон между 13 и 17 февруари 2017 г., обсъди как следва да се осигури приложимостта на правила II-1/8-1.3 от Конвенцията SOLAS по отношение на съществуващите пътнически кораби, SDC 4 излезе със становището, че на евентуалните ограничения в приложимостта на настоящите насоки, т.е. MSC.1/Circ.1400, MSC.1/Circ.1532 и MSC.1/Circ.1229, следва да се отговори чрез разработване на нов набор от насоки относно електронните устройства за преценка на стабилността и базираната на брега подкрепа за пътнически кораби, построени преди 1 януари 2014 г.

SDC 4 постигна консенсус относно проекта на изменения на правила II-1/1 и II-1/8-1 от Конвенцията SOLAS по отношение на компютризираната подкрепа за стабилност за капитана в случай на нахлуване на вода за съществуващи пътнически кораби (SDC 4/16, приложение 2), но не можа да вземе решение относно процедурата за влизане в сила на предложените изменения поради това, че сложността на критериите за компютри за преценка на стабилността в новия набор от насоки би имала отражение върху датата, от която може да се прилагат новите проектоправила за съществуващи пътнически кораби.

По време на 98-ата сесия на Комитета по морска безопасност (MSC 98), проведена в Лондон в периода 7 — 16 юни 2017 г., проектът на изменения на правила II-1/1 и II-1/8-1 от Конвенцията SOLAS беше одобрен с оглед неговото приемане от MSC 99, при условие че 5-ата сесия на Подкомитета относно проектирането и конструирането на кораби (SDC 5) потвърди датата, от която проектът на правила II-1/8-1.3 от Конвенцията SOLAS ще се прилага, и финализира проекта на насоки относно компютрите за преценка на стабилността и базираната на брега подкрепа за пътнически кораби, построени преди 1 януари 2014 г. По време на заседанието на SDC 5, което се проведе в Лондон от 22 до 26 януари 2018 г., беше постигнато съгласие, че пътническите кораби, построени преди 1 януари 2014 г., трябва да отговарят на правила II-1/8-1.3.1 от Конвенцията SOLAS, не по-късно от първия подновителен преглед пет години след датата на влизане в сила. По време на заседанието на SDC 5 беше постигнато също така съгласие съответните насоки да бъдат представени за одобрение на MSC 99.

Измененията на правила II-1/1 и II-1/8-1 на Конвенцията SOLAS и на съответните насоки са определени в приложение 13 към документ MSC 98/23/Add.1 на ММО. В точка 10.9 от доклада от 98-ата сесия на Комитета по морска безопасност (MSC 98/23) е посочено, че се предвижда промените да бъдат приети на 99-ата сесия на този комитет.

### **3.2. Изменения на FTP кодекс 2010**

Третата сесия на Подкомитета по корабни системи и оборудване (SSE 3) на ММО, проведена в Лондон в периода 14 – 18 март 2016 г., заключи, че разпоредбите относно изискванията за изложени на влияние подови покрития в приложение 3, таблица 1 от FTP кодекс 2010, които се прилагат за пътнически кораби, превозващи повече от 36 пътници, следва да се прилагат и за пътнически кораби, превозващи по-малко от 36 пътници. SSE 3 излезе със становището, че насоките относно изискванията за изложени на влияние подови покрития, приложими за пътнически кораби, превозващи повече от 36 пътници, следва да се прилагат и за пътнически кораби, превозващи по-малко от 36 пътници. В продължение на това становище SSE 3 постигна консенсус да поиска от Работната група по противопожарна защита да проучи допълнително въпроса и да представи съответното заключение на подкомитета.

По отношение на разпоредбите на приложение 3, таблица 1 от FTP кодекс 2010 и с оглед на становището на Работната група по противопожарна защита SSE 3 постигна консенсус, че приложение 3, таблица 1 от FTP кодекс 2010 следва да се прилага и за пътнически кораби, превозващи по-малко от 36 пътници, и че възможното решение би могло да бъде заличаването на израза „превозващи повече от 36 пътници“.

Това възможно решение обаче не беше докладвано на 97-ата сесия на Комитета по морска безопасност (MSC 97), проведена в Лондон в периода 21 – 25 ноември 2016 г., тъй като SSE 3 разгледа въпроса в рамките на точката от дневния ред, формулирана като „Единно тълкуване на разпоредбите на ММО в областта на безопасността, сигурността и свързаните с околната среда конвенции“.

Вместо това предлаганите изменения в FTP кодекса 2010 бяха разгледани от MSC 98 и одобрени с оглед приемането им от MSC 99.

Измененията в FTP кодекса 2010 се съдържат в приложение 25 към доклада от MSC 98 (MSC98/23/Add.1). В точка 12.47 от доклада от 98-ата сесия на Комитета по морска безопасност (MSC 98/23) е посочено, че се предвижда промените да бъдат приети на 99-ата сесия на този комитет.

### **3.3. Съответно законодателство на ЕС и компетентност на ЕС**

#### *3.3.1. Изменения на правила II-1/1 и II-1/8-1 от Конвенцията SOLAS и на съответните насоки относно компютризираната подкрепа за стабилност за капитана в случай на нахлуване на вода за съществуващи пътнически кораби*

В член 6, параграф 2, буква а), подточка i) от Директива 2009/45/ЕО на Европейския парламент и на Съвета за правилата за безопасност и стандартите за пътническите кораби е посочено, че новите пътнически кораби от клас А трябва да са изцяло съобразени с изискванията на Конвенцията SOLAS от 1974 г. и нейните изменения.

#### *3.3.2. Изменения на FTP кодекс 2010*

В FTP кодекс 2010 са предвидени международните изисквания за лабораторно изпитване и одобряване на типа и процедурите за пожарни изпитвания за продукти, включени в глава II-2 от SOLAS (където се съдържат разпоредбите за противопожарна защита, откриване и потушаване на пожар). Измененията на Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море (Конвенцията SOLAS), с които Международният кодекс за прилагане на процедури за пожарни изпитвания 2010 (FTP кодекс 2010) става задължителен, влязоха в сила на 1 юли 2012 г. (резолюция MSC.307(88)).

В член 6, параграф 2, буква а), подточка i) от Директива 2009/45/ЕО на Европейския парламент и на Съвета за правилата за безопасност и стандартите за пътническите кораби е посочено, че новите пътнически кораби от клас А трябва да са изцяло съобразени с изискванията на Конвенцията SOLAS от 1974 г. и нейните изменения. Освен това с глава II-2, части А и Б 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 1 януари 2003 г. или след това.

### 3.3.3. Компетентност на ЕС

Измененията на правила II-1/1 и II-1/8-1 от Конвенцията SOLAS и съответните насоки относно компютризираната подкрепа за стабилност за капитана в случай на нахлуване на вода за съществуващи пътнически кораби и FTP кодекса 2010 ще имат отражение върху правото на ЕС чрез прилагането на Директива 2009/45/ЕО.

## 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<sup>2</sup>.

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“<sup>3</sup>.

#### 4.1.2. Приложение в конкретния случай

Комитетът по морска безопасност на ММО е орган, учреден по силата на споразумение, а именно Конвенцията за Международната морска организация.

Решенията, които Комитетът по морска безопасност на ММО има за задача да приема, представляват актове с правно действие. Предвижданите актове могат да окажат съществено въздействие върху съдържанието на нормативната уредба на Съюза, а именно Директива 2009/45/ЕО на Европейския парламент и на Съвета за правилата за безопасност и стандартите за пътническите кораби. Това е така, тъй като в Директива 2009/45/ЕО е предвидено, че новите пътнически кораби от клас А трябва да отговарят напълно на изискванията на Конвенцията SOLAS от 1974 г. и на нейните изменения, посочени в точки 3.1 и 3.2 по-горе.

<sup>2</sup> Дело С-399/12 Германия/Съвет (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, точка 64.

<sup>3</sup> Дело С-399/12 Германия/Съвет (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, точки 61 — 64.

Поради това измененията на правила II-1/1 и II-1/8-1 от Конвенцията SOLAS и съответните насоки относно компютризираната подкрепа за стабилност за капитана в случай на нахлуване на вода за съществуващи пътнически кораби и на FTP кодекса 2010 ще имат отражение върху правото на ЕС чрез прилагането на Директива 2009/45/ЕО.

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 да се заеме от името на Съюза по време на 99-ата сесия на Комитета по морска безопасност на Международната морска организация във връзка с приемането на измененията на правила II-1/1 и II-1/8-1 от Конвенцията SOLAS и одобрението на съответните насоки относно компютризираната подкрепа за стабилност за капитана в случай на нахлуване на вода за съществуващи пътнически кораби и приемането на измененията на Международния кодекс за прилагане на процедури за пожарни изпитвания 2010**

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 от страна на Съюза в сектора на морския транспорт следва да има за цел подобряването на морската безопасност.
- (2) Конвенцията за Международната морска организация („ММО“) влезе в сила на 17 март 1958 г.
- (3) ММО е специализирана агенция на ООН, която отговаря за безопасността и сигурността на корабоплаването. Съгласно член 28, буква б) от Конвенцията на Международната морска организация Комитетът по морска безопасност, който е комитет на ММО, предоставя средства за изпълнението на задълженията, определени му в съответствие с посочената конвенция, от Асамблеята на ММО или от Съвета на ММО, или за задължения, попадащи в обхвата 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.
- (4) Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море („Конвенцията SOLAS“) влезе в сила на 25 май 1980 г.
- (5) Съгласно член VIII, буква б), подточка iii) от Конвенцията SOLAS Комитетът по морска безопасност на ММО може да приема изменения на Конвенцията SOLAS.
- (6) По време на своята 99-та сесия в периода 16 – 25 май 2018 г. (MSC 99) Комитетът по морска безопасност предстои да приеме изменения на правила II-1/1 и II-1/8-1 от Конвенцията SOLAS и на съответните насоки относно компютризирана подкрепа за стабилност за капитана в случай на нахлуване на вода за съществуващи пътнически кораби, както и на Международния кодекс за прилагане на процедури за пожарни изпитвания 2010 („FTP кодекс“).
- (7) Целесъобразно е да се определи позицията, която да се заеме от името на Съюза по време на MSC 99, тъй като измененията на правила II-1/1 и II-1/8-1 от



Конвенцията SOLAS и на съответните насоки относно компютризираната подкрепа за стабилност за капитана в случай на нахлуване на вода за съществуващи пътнически кораби и на FTP кодекса могат да окажат решаващо значение за съдържанието на правото на Съюза, по специално на Директива 2009/45/ЕО на Европейския парламент и на Съвета<sup>4</sup>.

- (8) С измененията на правила II-1/1 и II-1/8-1 от Конвенцията SOLAS и с насоките относно компютризираната стабилност по отношение на подкрепата, оказвана на капитана чрез предоставянето на редовно актуализирана информация за остатъчната стабилност на повреда на кораба след нахлуване на вода в него, следва да се създадат оперативни насоки за съществуващите пътнически кораби.
- (9) При измененията на FTP кодекса по отношение на изискванията за изпитване на изложени на влияние подови покрития следва да се предвиди, че посочените разпоредби следва да се прилагат и за пътническите кораби, превозващи по-малко от 36 пътници.
- (10) Позицията на Съюза следва да бъде изразена от държавите — членки на Съюза, които са членки на Комитета по морска безопасност, като те действат съвместно,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

#### *Член 1*

Позициите, които трябва да се заемат от името на Съюза по време на 99-ата сесия на Комитета по морска безопасност на ММО, са следните:

- а) Приемане на измененията на правила II-1/1 и II-1/8-1 на Конвенцията SOLAS и на съответните насоки, определени в приложение 13 към документ MSC 98/23/Add.1 на ММО, приложен към настоящото решение;
- б) Приемане на измененията в таблица 1 от приложение 3 към Международния кодекс за прилагане на процедури за пожарни изпитвания 2010, определени в приложение 25 към документ MSC 98/23/Add.1 на ММО, приложен към настоящото решение.

#### *Член 2*

1. Позициите, посочени в член 1, букви а) и б), се изразяват от държавите — членки на Съюза, които са членки на Комитета по морска безопасност на ММО, като те действат съвместно.
2. Несъществените промени в позициите, посочени в член 1, букви а) и б), се договарят, без да е необходимо допълнително решение на Съвета.

---

<sup>4</sup> 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).

Адресати на настоящото решение са държавите членки.

Съставено в Брюксел на [...] година.

*За Съвета  
Председател*