



МОРСКИ ТРАНСПОРТ: РАЗПОРЕДБИ ЗА ДВИЖЕНИЕТО И БЕЗОПАСНОСТТА

Директивите и регламентите на ЕС значително подобриха стандартите по безопасност на морския транспорт през последните няколко години. Подобренията настъпиха по-специално във връзка с трите законодателни пакета, приети след злополуките с „Ерика“ и „Престиж“.

ПРАВНО ОСНОВАНИЕ И ЦЕЛИ

Правното основание е Дял VI, по-специално член 91, параграф 1, буква в) и член 100, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз. Безопасността в открито море е основен елемент от политиката за морски транспорт с оглед на защитата на пасажерите, членовете на екипажа, морската среда и крайбрежните региони. Като се има предвид глобалният характер на морския транспорт, Международната морска организация (ММО) разработва единни международни норми. Към основните международни споразумения спадат Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби (MARPOL), Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море (SOLAS) и Международната конвенция за вахтената служба и нормите за подготовка и освидетелстване на моряците (STCW). Навременното приспособяване на правото на ЕС към тези основи на международното право споразумения е важна цел на политиката на ЕС в областта на морския транспорт, а същевременно съпътстващи мерки се приемат и на равнище ЕС.

ПОСТИЖЕНИЯ

А. Обучение и квалификации

[Директива 94/58/ЕО](#) от 22 ноември 1994 г. относно минималните изисквания към обучението на моряците придава на Конвенцията от 1978 г. за вахтената служба и нормите за подготовка и освидетелстване на моряците (STCW) силата на законодателна норма на ЕС. Конвенцията претърпява значителни изменения през 1995 г. и отново през 2010 г., които водят до съответни преразглеждания на директивата на ЕС, чиято последна версия е [Директива 2012/35/ЕС](#) от 21 ноември 2012 г. Тя определя правилата за обучението и стандартите на компетентност на лицата, желаещи да получат свидетелство за моряци, както и регулираното специализирано обучение. Тази директива разглежда и изискванията на държавите членки по отношение на обучението на моряци, комуникацията между членовете на екипажа на корабите и проверката на свидетелствата за професионална квалификация на членовете на екипажа (държавен пристанищен контрол). Тя също така включва по-строги мерки за борба с измамите със свидетелства, повишаване на стандартите за физическите способности и актуализирано обучение по безопасност.

Предложението на Комисията [COM\(2016\)0082](#) отменя [Директива 96/50/ЕО на Съвета](#) и [Директива 91/672/ЕИО на Съвета](#) и предвижда поэтапно въвеждане с преходни мерки за разширяване на изискванията за професионални квалификации отвъд равнището на капитаните на плавателни съдове, така че да се обхванат всички екипажи в корабоплаването по вътрешни водни пътища в ЕС. Актуализираната директива ще въведе задължението членовете на екипажа и лицата, отговарящи за аварийните процедури, да притежават свидетелства за квалификация. Капитаните на плавателни съдове, плаващи в опасни условия, следва да бъдат изрично оправомощени за това и от тях следва да се изисква да покажат допълнителни умения. Това предложение бе гласувано в комисията по транспорт и туризъм на 10 ноември 2016 г. и е планирано да се гласува по споразумението, което е резултат от междуинституционалните преговори, в пленарно заседание през ноември 2017 г.

Б. Морско оборудване

[Директива 96/98/ЕО](#) от 20 декември 1996 г. относно морското оборудване има за цел да осигури единно прилагане на Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море (SOLAS) по отношение на оборудването на търговските кораби, като придаде задължителен характер на произтичащите от нея решения на ММО. [Директива 2012/32/ЕС](#) измени [Директива 96/98/ЕО](#) чрез замяна на приложение А, така че то да се адаптира към последните изменения на международните конвенции и приложимите стандарти за изпитване. [Директива 2014/90/ЕС](#) от 23 юли 2014 г. относно морското оборудване укрепва прилагането и контрола на спазването на въпросните правила.

В. Сигурност на борда на корабите и в пристанищните съоръжения

През 2002 г. на конференция на ММО е приет кодексът ISPS (Международен кодекс за сигурност на корабите и пристанищните съоръжения), както и различни изменения на други международни споразумения. С това се цели по-добрата защита на корабите и пристанищните съоръжения. Целта на [Регламент \(ЕО\) № 725/2004](#) от 31 март 2004 г. е да гарантира единното тълкуване и прилагане на решенията на ММО. Беше дадено начало на стратегията за морска сигурност на ЕС чрез приемането на решение на Съвета на 24 юни 2014 г., което одобрява тази стратегия като политическа и стратегическа мярка, даваща възможност да се посрещнат ефективно предизвикателствата в областта на морската сигурност посредством всички съответни международни и национални инструменти и инструменти на Съюза.

Г. Безопасност на пътническите кораби и инспектиране на кораби

В [Директива 94/57/ЕО](#) от 22 ноември 1994 г. са установени общите разпоредби и стандарти за организациите за инспектиране и преглед на кораби (класификационни организации). Безопасността на корабите, осъществяващи редовни рейсове между две пристанища на ЕС, се урежда от [Директива 2009/45/ЕО](#) от 6 май 2009 г., която консолидира и преработва правилата и нормите за безопасност за пътническите кораби, установени с [Директива 98/18/ЕО](#). [Директива 98/41/ЕО](#) от 18 юни 1998 г. относно регистрацията на лица, които плават на борда на пътнически кораби, дава възможност за контролиране на броя на пътниците, а с това и за по-ефективни и спасителни акции в случай на произшествие.

През 2016 г. Комисията представи три законодателни предложения, като всички бяха гласувани в комисията по транспорт и туризъм на 11 април 2017 г. и в пленарна зала на 4 октомври 2017 г. Първото предложение, [COM\(2016\)0369](#), с което се изменя [Директива 2009/45/ЕО](#), цели поясняване и опростяване на правилата за безопасност

и стандартите за пътническите кораби, за да станат те по-лесни за актуализиране, наблюдение и правоприлагане. Измененията включват премахване на противоречиви и неточни позовавания, нови определения на различни видове кораби, изясняване на определението за еквивалентен материал, изключване на кораби с дължина под 24 метра и опростяване на определенията за морски зони. Комисията ще създаде база данни, за да повиши прозрачността и да улесни уведомяването за освобождавания, еквивалентности и допълнителни мерки за безопасност. Второто предложение, [COM\(2016\)0370](#), ще измени [Директива 98/41/ЕО](#) за актуализиране и изясняване на съществуващите изисквания за преброяване и регистрация на пътниците и екипажа на борда на пътническите кораби. Измененията включват актуализиране на определението за „пристанищни райони“ с цел въвеждане на информация за гражданството на лицата на борда и с тях се заменя изискването за дружествата да съхраняват списъците на пътниците и екипажа, като вместо това те се съхраняват в националната система за обслужване на едно гише. Третото предложение, [COM\(2016\)0371](#), е да се опростят съществуващите правила на ЕС относно безопасността на пътническите кораби, като се измени [Директива 2009/16/ЕО](#) и се отмени [Директива 1999/35/ЕО](#). Предложението ще актуализира и разясни съществуващите изисквания към прегледите на ро-ро фериботите и бързоходните кораби. В предложението се предлага привеждането в съответствие на разпоредбите във връзка с докладите от инспекциите, забраните за заминаване, обжалванията, разходите, базата данни за инспекциите и санкциите. Предложението ще предвижда основана на корабите система за инспекции преди началото на редовната експлоатация, която могат да бъде комбинирана с ежегоден преглед от държавата на знамето. На 23 октомври 2017 г. Съветът даде одобрението си за и за трите гласувани от Парламента законодателни предложения.

Д. Промени след злополуките с „Ерика“ и „Престиж“

След злополуките с нефтените танкери „Ерика“ (1999 г.) и „Престиж“ (2002 г.) стандартите за безопасност на ЕС в морския транспорт още веднъж са повишени значително.

1. Пакет „Ерика I“

[Директива 2001/105/ЕО](#) от 19 декември 2001 г. укрепва и стандартизира правните разпоредби в [Директива 94/57/ЕО](#) относно организациите за инспектиране и преглед на корабите (вж. предишния раздел). По-конкретно с нея се въвежда система за отговорност при доказана небрежност. С [Директива 2001/106/ЕО](#) от 19 декември 2001 г. пристанищният държавен контрол става задължителен за потенциално опасни кораби и се въвежда „черен списък“ на кораби, на които може да бъде отказан достъпът до пристанищата на ЕС.

С [Регламент \(ЕО\) № 417/2002](#) от 18 февруари 2002 г. се определя фиксиран график за извеждане от експлоатация на еднокорпусните танкери, пренасящи нефт, и за замяната им с по-сигурните двукорпусни плавателни съдове. След аварията на нефтения танкер „Престиж“ бе приет график с по-кратки срокове с [Регламент \(ЕО\) № 1726/2003](#) от 22 юли 2003 г. След това [Регламент \(ЕС\) № 530/2012](#) от 13 юни 2012 г. относно ускореното въвеждане на изисквания за двукорпусни или еквивалентни конструкции за еднокорпусни нефтени танкери отменя [Регламент \(ЕО\) № 417/2002](#) и забранява определени възможни съгласно правилата на ММО изключения. В него се посочва, че при превоз на тежки нефтопродукти само на двукорпусни нефтени танкери ще бъде разрешено да плават под знамето на държава членка, и се забранява на всички еднокорпусни нефтени танкери, независимо от знамето, да влизат в пристанищата или офшорните терминали или да пускат котва в зони под юрисдикцията на държавите членки.

2. Пакет „Ерика II“

В [Директива 2002/59/ЕО](#) от 27 юни 2002 г. се предвижда създаването на система на Общността за контрол на движението на корабите и за информация (SafeSeaNet). Операторът на кораб, който иска да влезе в пристанище на дадена държава членка, трябва предварително да представи на съответните пристанищни органи определена информация, особено в случай на превозване на опасни или замърсяващи околната среда товари. Директивата въвежда задължение за оборудване с автоматични идентификационни системи (AIS) и записване на данните за плаването (системи VDR или „черна кутия“). Компетентните органи на съответните държави членки имат право да забранят излизането на кораби от пристанищата при лоши метеорологични условия. С [Регламент \(ЕО\) № 1406/2002](#) от 27 юни 2002 г. се създава Европейска агенция за морска безопасност (ЕАМБ). Задачата на ЕАМБ се състои в това да подкрепя държавите членки и Комисията във връзка с научни и технически въпроси, както и да контролира прилагането на правните разпоредби в областта на безопасността на морския транспорт. Компетентността ѝ значително се разширява с времето и включва нови задачи в областта на борбата със замърсяването (оперативна помощ по искане на държавите членки) и системите за сателитен контрол. [Регламент \(ЕС\) № 100/2013](#) от 15 януари 2013 г. изменя Регламента за ЕАМБ, като изяснява основните и спомагателните задачи на ЕАМБ и уточнява ролята, която тя следва да играе за улесняване на сътрудничеството между държавите членки и Комисията, чрез:

- разработване и управление на европейския център за данни за идентифициране и контрол на кораби на далечни разстояния на Европейския съюз и SafeSeaNet;
- предоставяне на съответни данни за местоположението на кораби и за наблюдение на Земята на компетентните национални органи и компетентните органи на Съюза; както и
- предоставяне на оперативна подкрепа на държавите членки във връзка с разследванията на тежки морски произшествия.

3. Трети пакет за морска безопасност и държавен пристанищен контрол

След трудни преговори Парламентът и Съветът достигнаха до споразумение през декември 2008 г. относно трети законодателен пакет, включващ два регламента и шест директиви:

- преработка на Директивата относно държавния пристанищен контрол ([Директива 2009/16/ЕО](#) от 23 април 2009 г.) с цел осигуряване на по-ефективни и по-чести проверки в съответствие с новите механизми за мониторинг в зависимост от евентуалния риск; по този начин процедурите, инструментите и дейностите във връзка с Парижкия меморандум за разбирателство се включват в приложното поле на правото на ЕС;
- [Директива 2009/21/ЕО](#) от 23 април 2009 г. относно спазването на изискванията за държавата на знамето с цел разрешаване на по-ефективен контрол на спазването на международните разпоредби за кораби, плаващи под знамето на държава членка;
- [Директива 2009/17/ЕО](#) от 23 април 2009 г. за изменение на Директивата относно създаване на система на Общността за контрол на движението на корабите и за информация (SafeSeaNet), чиято цел е да подобри правната рамка по отношение на местата за убежище на нуждаещи се от помощ кораби и да се продължи с развитието на платформата SafeSeaNet;

- [Регламент \(ЕО\) № 391/2009](#) и [Директива 2009/15/ЕО](#) от 23 април 2009 г. относно общи правила и стандарти за организациите за проверка и преглед на кораби, чиято цел е независима система за контрол на качеството с цел премахване на оставащите пропуски в процедурите за проверка (инспекция) и процедурите за издаване на свидетелства на световния флот;
- [Директива 2009/18/ЕО](#) от 23 април 2009 г. за определяне на основните принципи, които уреждат разследването на произшествия в областта на морския транспорт — предвиждаща единни принципи за разследване в морето на морски злополуки и произшествия с участие на кораби под знаме на държава — членка на Европейския съюз, настъпили в териториалните води или по вътрешните водни пътища на държава членка; тази директива също така създава система за обединение на резултатите, наречена „рамка за постоянно сътрудничество“ между ЕАМБ, Комисията и държавите членки;
- [Регламент \(ЕО\) № 392/2009](#) от 23 април 2009 г. относно отговорността на превозвачите на пътници по море в случай на произшествия (основан на Атинската конвенция от 1974 г. относно превоза на пътници и личния им багаж по море, изменена с Протокола от 2002 г.);
- [Директива 2009/20/ЕО](#) от 23 април 2009 г., целяща да уточни условията за контрол от държавата на пристанището върху свидетелствата за застраховка на корабособствениците за морски искове (при ограниченията съгласно Конвенцията за ограничаване на отговорността при морски искове от 1976 г., изменена с Протокола от 1996 г.).

РОЛЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

Парламентът подкрепя инициативите в сферата на морската безопасност и работи за постигането на напредък в тази област. Двата пакета за морска безопасност „Ерика“ бяха подкрепени от Парламента и законодателният процес приключи в най-кратки срокове, като освен това ЕП успя да осигури подобрения. Парламентът също така призовава за създаването на европейска брегова охрана, водене от лоцман в екологично чувствителни и навигационно трудни морски зони и ясни процедури по вземане на решенията и командна структура в държавите членки в извънредни ситуации (по-специално във връзка със задължителното предоставяне на места за убежище или аварийни пристанища).

Като част от [прегледа](#) на [Директивата](#) относно създаване на система на Общността за контрол на движението на корабите и за информация (SafeSeaNet) Европейският парламент постигна условия, при които държавите членки са длъжни да назначат компетентен орган за вземане на решенията относно това как могат да бъдат най-добре предотвратени корабокрушения и кое пристанище следва да приеме нуждаещ се от помощ кораб.

Правната рамка за аварийни пристанища, за каквато ЕП вече беше призовавал при няколко предходни случаи, е абсолютно необходимо условие за по-голяма безопасност на морския транспорт. По този начин Парламентът стана движещата сила зад съществените подобрения по отношение на морската безопасност — от първия до третия пакет за морска безопасност (по-специално чрез работата на временната си комисия за повишаване на морската безопасност (MARE) през 2004 г.).

В своята [резолюция](#) относно ЕАМБ Парламентът иска разширяване на дейностите на Агенцията. В частност, той препоръчва нейните системи за контрол на движението

да допринасят за създаването на европейско морско пространство без граници, което би позволило транспортирането на стоки и пътници по море между държавите членки да се извършва без повече формалности, отколкото при сухопътния транспорт. Парламентът, приемайки заедно със Съвета [Регламент \(ЕС\) № 911/2014](#) от 23 юли 2014 г. относно многогодишното финансиране на дейността на ЕАМБ в областта на реагирането на замърсяване на морето, причинено от кораби и от нефтени и газови инсталации, допринесе за това да бъде отпуснат на ЕАМБ финансов пакет от 160,5 млн. евро за периода от 1 януари 2014 г. до 31 декември 2020 г.

[Christina Ratcliff](#)

11/2017