

# Официален вестник

## на Европейския съюз

L 131



Издание  
на български език

Законодателство

Година 52  
28 май 2009 г.

Съдържание

I Актове, приети по силата на Договорите за ЕО/Евратом, чието публикуване е задължително

### РЕГЛАМЕНТИ

- ★ Регламент (ЕО) № 390/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 година за изменение на Общите консулски инструкции за издаване на визи от дипломатическите мисии и консулските служби във връзка с въвеждането на биометрични данни и за включване на разпоредби относно организацията на приемането и обработването на заявления за издаване на визи ..... 1
- ★ Регламент (ЕО) № 391/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 година относно общи правила и стандарти за организациите за проверка и преглед на кораби <sup>(1)</sup> ... 11
- ★ Регламент (ЕО) № 392/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 година относно отговорността на превозвачите на пътници по море в случай на произшествия <sup>(1)</sup> 24

### ДИРЕКТИВИ

- ★ Директива 2009/15/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 година относно общите правила и стандарти за организациите за проверка и преглед на кораби и за съответните дейности на морските администрации <sup>(1)</sup> ..... 47
- ★ Директива 2009/16/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 година относно държавния пристанищен контрол <sup>(1)</sup> ..... 57

Цена: 26 EUR

<sup>(1)</sup> Текст от значение за ЕИП

(Продължава на вътрешната корица)

**BG**

Актовете, чиито заглавия се отпечатват с нормален шрифт, са актове по текущо управление на селскостопанската политика и имат кратък срок на действие.

Заглавията на всички останали актове се отпечатват с получер шрифт и се предшества от звездичка.

- ★ Директива 2009/17/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 година за изменение на Директива 2002/59/ЕО относно създаване на система на Общността за контрол на движението на корабите и за информация <sup>(1)</sup> ..... 101
  
- ★ Директива 2009/18/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 година за определяне на основните принципи, които уреждат разследването на произшествия в областта на морския транспорт, и за изменение на Директива 1999/35/ЕО на Съвета и Директива 2002/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета <sup>(1)</sup> ..... 114
  
- ★ Директива 2009/20/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 година относно застраховката на корабособствениците за морски искиве <sup>(1)</sup> ..... 128
  
- ★ Директива 2009/21/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 година относно спазването на изискванията за държавата на знамето <sup>(1)</sup> ..... 132



---

<sup>(1)</sup> Текст от значение за ЕИП

## I

(Актове, приети по силата на Договорите за ЕО/Евратом, чието публикуване е задължително)

## РЕГЛАМЕНТИ

## РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 390/2009 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

от 23 април 2009 година

**за изменение на Общите консулски инструкции за издаване на визи от дипломатическите мисии и консулските служби във връзка с въвеждането на биометрични данни и за включване на разпоредби относно организацията на приемането и обработването на заявления за издаване на визи**

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за създаване на Европейската общност, и по-специално член 62, параграф 2, буква б), подточка ii) от него,

като взеха предвид предложението на Комисията,

като взеха предвид становището на Европейския надзорен орган по защита на данните <sup>(1)</sup>,

в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Договора <sup>(2)</sup>,

като имат предвид, че:

- (1) За да се гарантират надеждната проверка и установяването на самоличността на кандидатите, е необходимо да се обработват биометрични данни чрез визовата информационна система (ВИС), създадена с Решение 2004/512/ЕО на Съвета <sup>(3)</sup>, и да се осигури правна рамка за събирането на тези биометрични идентификатори. Освен това въвеждането на ВИС изисква нова организация на приемането на заявления за издаване на визи.
- (2) Включването на биометрични идентификатори във ВИС е важна стъпка към използването на нови елементи, които установяват по-надеждна връзка между притежателя на виза и паспорта, с цел да се предотврати използването

на фалшива самоличност. Затова личното явяване на кандидата — поне при подаване на първото заявление — следва да е едно от основните изисквания за издаване на виза с регистрация на биометричните идентификатори във ВИС.

- (3) Изборът на биометрични идентификатори се урежда в Регламент (ЕО) № 767/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 9 юли 2008 г. относно Визовата информационна система (ВИС) и обмена на данни между държави-членки относно визите за краткосрочно пребиваване („Регламент за ВИС“) <sup>(4)</sup>.
- (4) В настоящия регламент се определят стандартите за събиране на тези биометрични идентификатори, като се прави позоваване на съответните разпоредби, установени от Международната организация за гражданско въздухоплаване („ИКАО“). Не се изискват допълнителни технически спецификации, за да се осигури оперативна съвместимост.
- (5) Всички документи, данни или биометрични идентификатори, получени от държава-членка при процедура за кандидатстване за виза, се считат за консулски документи съгласно Виенската конвенция за консулските отношения от 24 април 1963 г. и се третират по съответен начин.
- (6) С цел да се улесни регистрацията на кандидатите и да се намалят разходите за държавите-членки, е необходимо да се предвидят нови организационни възможности в допълнение към съществуващите в рамките на представителството. На първо място, към Общите консулски инструкции за издаване на визи от дипломатическите мисии и консулските служби <sup>(5)</sup> следва да се добави специална форма на представителство, което да се ограничава до приемане на заявленията и въвеждане на биометричните идентификатори.

<sup>(1)</sup> ОВ С 321, 29.12.2006 г., стр. 38.

<sup>(2)</sup> Становище на Европейския парламент от 10 юли 2008 г. (все още непубликувано в Официален вестник), обща позиция на Съвета от 5 март 2009 г. (все още непубликувана в Официален вестник) и позиция на Европейския парламент от 25 март 2009 г. (все още непубликувана в Официален вестник).

<sup>(3)</sup> ОВ L 213, 15.6.2004 г., стр. 5.

<sup>(4)</sup> ОВ L 218, 13.8.2008 г., стр. 60.

<sup>(5)</sup> ОВ С 326, 22.12.2005 г., стр. 1.

- (7) Следва да се въведат и други варианти, като съвместното използване на обекти, съвместни центрове за приемане на заявления, почетни консули и сътрудничество с външни доставчици на услуги. Следва да се създаде подходяща правна рамка за тези варианти, като се вземат под внимание по-специално въпросите, свързани със защитата на данните. В съответствие с условията, предвидени в настоящата правна рамка, държавите-членки следва да определят вида организационна структура, която ще използват във всяка трета държава. Комисията следва да публикува данните за тези структури.
- (8) При организиране на сътрудничество държавите-членки следва да направят необходимото кандидатите да бъдат насочени към държавата-членка, която отговаря за обработването на техните заявления.
- (9) Необходимо е да се предвидят разпоредби за ситуации, при които държавите-членки решават, с цел улесняване на процедурата, да си сътрудничат с външни доставчици на услуги за приемане на заявленията. Такова решение може да бъде взето, ако при особени обстоятелства или поради свързани с местните условия причини сътрудничеството с други държави-членки под формата на ограничено представителство, съвместното използване на обекти или общ център за приемане на заявления се окаже нецелесъобразно за съответната държава-членка. Такива договорености следва да се установяват при спазване на общите принципи за издаване на визи, като се зачитат изискванията за защита на данните, уредени в Директива 95/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 24 октомври 1995 г. за защита на физическите лица при обработването на лични данни и за свободното движение на тези данни<sup>(1)</sup>. Освен това при установяването и изпълнението на такива договорености следва да се има предвид необходимостта от предотвратяване на практиката за търсене на по-изгодни варианти за получаване на виза (т.нар. „visa-shopping“).
- (10) Държавите-членки следва да си сътрудничат с външни доставчици на услуги на базата на правен акт, който следва да съдържа разпоредби относно точно определените им отговорности, относно прекия и пълен достъп до помещенията им, информацията относно кандидатите, поверителността и относно обстоятелствата, условията и процедурите за спиране или прекратяване на сътрудничеството.
- (11) Настоящият регламент, като позволява на държавите-членки да си сътрудничат с външни доставчици на услуги за приемане на заявленията и същевременно въвежда принципа за „обслужване на едно гише“ при подаване на заявленията, създава дерогация от общото правило за лично явяване, както е предвидено в част III, точка 4 от Общите консулски инструкции. С това не се засяга възможността кандидатът да бъде поканен на лично интервю, както и не се засягат бъдещите правни актове за уреждане на тези въпроси.
- (12) За да се гарантира спазването на изискванията за защита на данните, бяха проведени консултации с работната група, създадена съгласно член 29 от Директива 95/46/ЕО.
- (13) Директива 95/46/ЕО се прилага за държавите-членки във връзка с обработването на лични данни съгласно настоящия регламент.
- (14) Държавите-членки следва да запазят възможността всички кандидати да подават заявления директно в дипломатическите им мисии или консулските им служби.
- (15) С цел да се улесни процедурата при следващо кандидатстване, следва да се даде възможност за възпроизвеждане на пръстови отпечатъци, които вече са въведени във ВИС, в рамките на срок от 59 месеца. След изтичането на този срок пръстовите отпечатъци следва да бъдат снети отново.
- (16) Поради изискването за снемане на биометрични идентификатори следва да не се използват търговски посредници, като туристически агенции, при първото кандидатстване, а само за последващи такива.
- (17) Поради това Общите консулски инструкции следва да бъдат съответно изменени.
- (18) Три години след въвеждането в действие на ВИС и на всеки четири години след това Комисията следва да представя на Европейския парламент и на Съвета доклад за прилагането на настоящия регламент.
- (19) Доколкото целите на настоящия регламент, а именно организацията на приемането и обработването на заявления във връзка с въвеждането на биометрични данни във ВИС и въвеждането на общи стандарти и оперативно съвместими биометрични идентификатори, както и на общи правила за всички държави-членки, които участват в общата визова политика на Общността, не могат да бъдат постигнати от държавите-членки в достатъчна степен и следователно могат да бъдат по-добре постигнати на общностно равнище, Общността може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, установен в член 5 от Договора. В съответствие с принципа на пропорционалност, посочен в същия член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигането на тези цели.
- (20) В съответствие с членове 1 и 2 от Протокола относно позицията на Дания, приложен към Договора за Европейския съюз и към Договора за създаване на Европейската общност, Дания не участва в приемането на настоящия регламент, не е обвързана от него и не го прилага. Като се има предвид, че настоящият регламент развива достиженията на правото от Шенген съгласно разпоредбите в част трета, дял IV от Договора за създаване на Европейската общност, Дания решава, в съответствие с член 5 от посочения протокол, в срок шест месеца след деня на приемане на настоящия регламент, дали ще го прилага в националното си законодателство.

(1) ОВ L 281, 23.11.1995 г., стр. 31.

- (21) По отношение на Исландия и Норвегия настоящият регламент представлява развитие на разпоредби от достиженията на правото от Шенген по смисъла на Споразумението, сключено от Съвета на Европейския съюз, от една страна, и Република Исландия и Кралство Норвегия, от друга страна, за асоциирането на последните в процеса на изпълнение, прилагане и развитие на достиженията на правото от Шенген<sup>(1)</sup>, които попадат в областта, посочена в член 1, буква Б от Решение 1999/437/ЕО на Съвета<sup>(2)</sup>, относно определени договорености по прилагането на посоченото споразумение.
- (22) Настоящият регламент представлява развитие на разпоредби от достиженията на правото от Шенген, в което Обединеното кралство не участва в съответствие с Решение 2000/365/ЕО на Съвета от 29 май 2000 г. относно искането на Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия да участва в някои разпоредби от достиженията на правото от Шенген<sup>(3)</sup>. Следователно Обединеното кралство не участва в приемането му, не е обвързано от него и не го прилага.
- (23) Настоящият регламент представлява развитие на разпоредбите на достиженията на правото от Шенген, в което Ирландия не участва съгласно Решение 2002/192/ЕО на Съвета от 28 февруари 2002 г. относно искането на Ирландия да участва в някои разпоредби от достиженията на правото от Шенген<sup>(4)</sup>. Следователно Ирландия не участва в приемането му, не е обвързана от него и не го прилага.
- (24) По отношение на Швейцария настоящият регламент представлява развитие на разпоредбите от достиженията на правото от Шенген по смисъла на Споразумението, сключено между Европейския съюз, Европейската общност и Конфедерация Швейцария за асоцииране на Конфедерация Швейцария към изпълнението, прилагането и развитието на достиженията на правото от Шенген<sup>(5)</sup>, които попадат в областта, посочена в член 1, буква Б от Решение 1999/437/ЕО, четен във връзка с член 3 от Решение 2008/146/ЕО<sup>(6)</sup> на Съвета.
- (25) По отношение на Лихтенщайн настоящият регламент представлява развитие на разпоредбите на достиженията на правото от Шенген по смисъла на Протокола между Европейския съюз, Европейската общност, Конфедерация Швейцария и Княжество Лихтенщайн относно присъединяването на Княжество Лихтенщайн към Споразумението между Европейския съюз, Европейската общност и Конфе-

дерация Швейцария относно асоциирането на Конфедерация Швейцария към изпълнението, прилагането и развитието на достиженията на правото от Шенген, които попадат в областта, посочена в член 1, буква Б от Решение 1999/437/ЕО, четен във връзка с член 3 от Решение 2008/261/ЕО на Съвета<sup>(7)</sup>.

- (26) По отношение на Кипър настоящият регламент представлява акт, който развива достиженията на правото от Шенген или е свързан с тях по друг начин по смисъла на член 3, параграф 2 от Акта за присъединяване от 2003 г.
- (27) Настоящият регламент представлява акт, който развива достиженията на правото от Шенген или е свързан с тях по друг начин по смисъла на член 4, параграф 2 от Акта за присъединяване от 2005 г.,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

#### Член 1

#### Изменения на Общите консулски инструкции

Общите консулски инструкции за издаване на визи от дипломатическите мисии и консулските служби се изменят, както следва:

1. Част II се изменя, както следва:

а) в точка 1.2, буква б) се добавят следните параграфи:

„Държава-членка може също така да представлява една или повече други държави-членки в ограничена степен, единствено за приемане на заявления и за въвеждане на биометрични идентификатори. Прилагат се съответните разпоредби от точка 1.2, букви в) и д). Приемането и предаването на досиета и данни на представляваната държава-членка се осъществяват при зачитане на съответните правила за защита на данните и на правилата за сигурност.

Представляваната(ите) държава(и)-членка(и) гарантира(т), че данните са изцяло криптирани, независимо дали се предават по електрон път или физически върху електронен носител от органите на представляващата държава-членка на органите на представляваната държава-членка.

<sup>(1)</sup> ОВ L 176, 10.7.1999 г., стр. 36.

<sup>(2)</sup> ОВ L 176, 10.7.1999 г., стр. 31.

<sup>(3)</sup> ОВ L 131, 1.6.2000 г., стр. 43.

<sup>(4)</sup> ОВ L 64, 7.3.2002 г., стр. 20.

<sup>(5)</sup> ОВ L 53, 27.2.2008 г., стр. 52.

<sup>(6)</sup> ОВ L 53, 27.2.2008 г., стр. 1.

<sup>(7)</sup> ОВ L 83, 26.3.2008 г., стр. 3.

В трети държави, които забраняват криптирането на данни при предаването им по електронен път от органите на представляващата държава-членка на органите на представляваната(ите) държава(и)-членка(и), представляваната(ите) държава(и)-членка(и) не допуска(т) представляващата държава-членка да предава данни по електронен път.

В този случай съответната(ите) представлявана(и) държава(и)-членка(и) гарантира(т), че електронните данни се предават физически в изцяло криптирана форма върху електронен носител от органите на представляващата държава-членка на органите на представляваната(ите) държава(и)-членка(и) от консулски служител на държава-членка или, когато такова предаване би наложило неприемането на непропорционални или неразумни мерки, по друг сигурен и безопасен начин, например чрез използване на установени оператори с опит в транспортирането на документи и данни с чувствителен характер във въпросната трета държава.

При всички случаи нивото на сигурност при предаването се адаптира в зависимост от чувствителния характер на данните.

Държавите-членки или Общността се стремят да постигнат със съответните трети държави споразумение, чиято цел е да се отмени забраната за криптиране на данни при предаването им по електронен път между органите на съответните държави-членки.“;

б) буква г) се заменя със следното:

„г) При издаване на единни визи съгласно букви а) и б) представителството и ограниченото представителство се отразяват в таблицата на представителството за издаване на единни визи, посочена в приложение 18.“

2. Част III се изменя, както следва:

а) точка 1 се заменя със следното:

#### „1. Заявления за издаване на визи

##### 1.1. Заявления за издаване на визи — брой на заявления

От кандидатите се изисква също така да попълнят заявлението за издаване на единна виза. Заявлението за издаване на единна виза трябва да се подава, като се използва хармонизираният формуляр, образец на който е даден в приложение 16.

Попълва се най-малко едно копие от заявлението, за да може да се използва в хода на консултациите с централните органи. Държавите-членки могат, доколкото го изискват националните админи-

стративни процедури, да поискат няколко копия от заявлението.

#### 1.2. Биометрични идентификатори

а) Държавите-членки снемат биометрични идентификатори, които включват изображение на лицето и десет пръстови отпечатъка на кандидата, в съответствие с гаранциите, предвидени в Европейската конвенция за защита на правата на човека и основните свободи, в Хартата на основните права на Европейския съюз и в Конвенцията на Организацията на обединените нации за правата на детето.

Кандидатът е длъжен да се яви лично при подаване на първото си заявление. Тогава се снемат следните биометрични идентификатори:

— снимка, сканирана или направена при подаване на заявлението, и

— десет контролни пръстови отпечатъка, снети цифрово.

Когато пръстовите отпечатъци, снети от кандидата във връзка с предходно заявление, са били въведени за първи път във вивовата информационна система (ВИС) преди по-малко от 59 месеца от датата на новото заявление, те се възпроизвеждат на последващото заявление.

В случай обаче на основателни съмнения относно самоличността на кандидата за виза дипломатическата мисия или консулската служба сменя пръстови отпечатъци в рамките на посочения по-горе срок.

Освен това ако при подаване на заявлението не може да се установи незабавно, че пръстовите отпечатъци са снети в горепосочения срок, кандидатът може да поиска да му бъдат снети пръстовите отпечатъци.

В съответствие с член 9, параграф 5 от Регламента за ВИС снимката, приложена към всяко заявление, се въвежда във ВИС. От кандидата не се изисква да се явява лично за тази цел.

Техническите изисквания към снимката са в съответствие с международните стандарти, определени в документ на ИКАО 9303, част 1, 6-о издание.



Пръстовите отпечатащи се снемат в съответствие със стандартите на ИКАО и Решение 2006/648/ЕО на Комисията от 22 септември 2006 г. за определяне на техническите спецификации относно стандартите за биометрични характеристики, свързани с разработването на Визовата информационна система (\*).

Биометричните идентификатори се снемат от квалифицирани и надлежно упълномощени служители на дипломатическата мисия или консулската служба, отговаряща за издаването на визи на границата. Под наблюдението на дипломатическите мисии или консулските служби биометричните идентификатори могат също да се снемат и от квалифицирани и надлежно упълномощени служители на почетния консул или на външния доставчик на услуги, посочен в част VII, точки 1.3 и 1.4.

Данните се въвеждат във ВИС единствено от надлежно упълномощени консулски служители в съответствие член 6, параграф 1, член 7 и член 9, параграфи 5 и 6 от Регламента за ВИС.

Държавите-членки гарантират, че се използват пълноценно всички критерии за търсене съгласно член 15 от регламента за ВИС, за да се избегне отказ погрешка или погрешно установяване на самоличност.

#### б) Изключения

Следните кандидати се освобождават от изискването за пръстови отпечатащи:

— деца на възраст под 12 години,

— лица, при които снемането на пръстови отпечатащи е физически невъзможно. Ако е възможно снемането на пръстови отпечатащи от по-малко от десет пръста, се сменя съответният брой пръстови отпечатащи. Въпреки това, ако снемането е временно невъзможно, от кандидата се изисква да даде пръстови отпечатащи при следващото заявление. Дипломатическите мисии или консулските служби и органи, отговарящи за издаването на визи на границата, имат право да поискат допълнително разяснение относно причините за временната невъзможност. Държавите-членки гарантират, че са налице подходящи процедури, предоставящи гаранции за зачитане на достойнството на заявителя в случай на затруднения при събиране на данни. Обстоятелството, че снемането на отпечатащи е физически невъзможно, не влияе върху издаването или отказа за издаване на виза,

— държавните или правителствените ръководители и членовете на националното правителство и придружаващите ги съпруги(зи), както и членовете на официалната им делегация, по покана на правителства на държави-членки или по покана на международни организации с официална цел,

— кралски особи и други високопоставени членове на кралското семейство по покана на правителства на държави-членки или международни организации с официална цел.

За всеки един от тези случаи във ВИС се въвежда записът „не се прилага“.

(\* ) ОВ L 267, 27.9.2006 г., стр. 41.“;

б) добавя се следната точка:

#### „5. Поведение на служителите

Дипломатическите мисии и консулските служби на държавите-членки гарантират, че кандидатите се приемат любезно.

При изпълнение на задълженията си консулските служители напълно зачитат човешкото достойнство. Предприеманите мерки са пропорционални на целите, които се преследват с тях.

При изпълнение на задачите си консулските служители не дискриминират никого на основание пол, расов или етнически произход, религия или убеждения, увреждания, възраст или сексуална ориентация.“

3. Част VII, точка 1 се изменя, както следва:

#### „1. Организация на секциите за издаване на визи

##### 1.1. Организация на приемането и обработването на заявления за издаване на визи

Всяка държава-членка отговаря за организацията на приемането и обработването на заявления. По принцип заявления се подават пред дипломатическа мисия или консулска служба на държава-членка.

Държавите-членки:

— оборудват дипломатическите си мисии или консулски служби и органи, отговарящи за издаването на визи на границата, с необходимите материали за снемане на биометрични идентификатори, както и офисите на почетните си консули, когато тези офиси служат за снемане на биометрични идентификатори в съответствие с точка 1.3, и/или

- си сътрудничат с една или повече държави-членки в рамките на консулското сътрудничество на местно равнище или чрез други подходящи контакти под формата на ограничено представителство, съвместно използване на обекти или общ център за приемане на заявления в съответствие с точка 1.2.

При особени обстоятелства или поради причини, свързани с местните условия, като например:

- големият брой кандидати не позволява приемането на заявления и събирането на данни да се организира в срок и при нормални условия, или
- по никакъв друг начин не е възможно да се осигури добро териториално покритие на съответната трета държава,

и когато горепосочените форми на сътрудничество се окажат неподходящи за съответната държава-членка, държавата-членка може, в краен случай, да си сътрудничи с външен доставчик на услуги в съответствие с точка 1.4.

Без да се засяга правото кандидатът да бъде поканен на лично интервю, както е предвидено в част III, точка 4, изборът на форма на организация не изисква за подаване на заявлението кандидатът да се явява лично на повече от едно място.

## 1.2. *Форми на сътрудничество между държавите-членки*

- а) Когато се избере „съвместно използване на обекти“, служители на дипломатическите мисии или консулските служби на една или повече държави-членки обработват заявленията (включително биометричните идентификатори), подадени до тях в дипломатическата мисия или консулската служба на друга държава-членка, и използват оборудването на тази друга държава-членка. Съответните държави-членки се договарят за времетраенето и условията за прекратяване на съвместното използване на обекти, както и за дела от визовата такса, която да се получава от държавата-членка, чиято дипломатическа мисия или консулска служба се използва.
- б) Когато се създават „общи центрове за приемане на заявления“, служители на дипломатическите мисии или консулските служби на две или повече държави-членки се помещават в една сграда, за да приемат подаваните до тях заявления (включително биометрични идентификатори). Кандидатите се насочват към държавата-членка, която отговаря за обработването на заявлението. Държавите-членки се договарят за времетраенето и за условията за прекратяване на това сътрудничество, както и за поделянето на разходите между участващите държави-членки.

Една от държавите-членки отговаря за свързаните с логистиката договори и за дипломатическите отношения с държавата-домакин.

## 1.3. *Изпълнение на някои функции от почетни консули*

Почетните консули също могат да бъдат упълномощени да изпълняват някои или всички задачи, посочени в точка 1.5. Преприемат се подходящи мерки за гарантиране на сигурността и защитата на данните.

Ако почетният консул не е държавен служител на държава-членка, при изпълнението на тези задачи се спазват предвидените в приложение 19 изисквания, с изключение на разпоредбите в точка В, буква в) от същото приложение.

Ако почетният консул е държавен служител на държава-членка, съответната държава-членка гарантира, че се прилагат изисквания, сравними с изискванията, които биха се прилагали, ако задачите се изпълняваха от нейната дипломатическа мисия или консулска служба.

## 1.4. *Сътрудничество с външни доставчици на услуги*

Държавите-членки се стремят да си сътрудничат с един и същ външен доставчик на услуги съвместно с една или повече държави-членки, без да се засягат възлагането на обществени поръчки и правилата относно конкуренцията.

Сътрудничеството с външен доставчик на услуги се основава на правен акт, в който са спазени предвидените в приложение 19 изисквания.

Държавите-членки в рамките на консулското сътрудничество на местно равнище обменят информацията относно избора на външните доставчици на услуги и установяването на условията в съответните свои правни актове.

## 1.5. *Видове сътрудничество с външни доставчици на услуги*

На външен доставчик на услуги може да бъде възложено да изпълнява една или повече от следните задачи:

- а) да предоставя обща информация относно изискванията и заявленията за издаване на виза;
- б) да информира кандидатите относно необходимите придружаващи документи въз основа на списък;
- в) да събира данни и заявления (включително да сменя биометрични идентификатори) и да предава заявленията на дипломатическата мисия или консулската служба;



- г) да събира таксата за услугата;
- д) да урежда срещи за лично явяване в дипломатическата мисия, консулската служба или при външния доставчик на услуги;
- е) да взема пътническите документи (включително уведомяването за отказ според случая) от дипломатическата мисия или консулската служба и да ги връща на кандидата.

#### 1.6. Задължения на държавите-членки

При избора на външен доставчик на услуги съответната(ите) държава(и)-членка(и) надлежно проверява(т) платежоспособността и надеждността на дружеството (включително необходимите лицензи, търговска регистрация, дружествени устави, банкови договори) и гарантира(т), че няма конфликт на интереси.

Съответната(ите) държава(и)-членка(и) гарантира(т), че избраният външен доставчик на услуги спазва условията, определени в посочения в точка 1.4 правен акт.

Съответната(ите) държава(и)-членка(и) носи(ят) отговорност за спазването на правилата за защита на данните при обработването на данните и се контролира(т) в съответствие с разпоредбите на член 28 от Директива 95/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 24 октомври 1995 г. за защита на физическите лица при обработването на лични данни и за свободното движение на тези данни (\*).

Сътрудничеството с външен доставчик на услуги не ограничава, нито изключва отговорност, която съгласно националното законодателство на съответната(ите) държава(и)-членка(и) произтича от нарушаване на задълженията във връзка с личните данни на кандидатите и обработването на заявленията за виза. Настоящата разпоредба не засяга искове, които може да бъдат подадени пряко срещу външния доставчик на услуги съгласно националното законодателство на съответната трета държава.

Съответната(ите) държава(и)-членка(и) гарантира(т), че данните са изцяло криптирани, независимо дали се предават по електронен път или физически върху електронен носител от външния доставчик на услуги на органите на съответната(ите) държава(и)-членка(и).

В трети държави, които забраняват криптирането на данни при предаването им по електронен път от външния доставчик на услуги на органите на съответната(ите) държава(и)-членка(и), държавата(ите)-членка(и)

не допуска(т) външният доставчик на услуги да предава данни по електронен път.

В този случай съответната(ите) държава(и)-членка(и) гарантира(т), че електронните данни се предават физически в изцяло криптирана форма върху електронен носител от външния доставчик на услуги на органите на съответната(ите) държава(и)-членка(и) от консулски служител на държава-членка или, когато такова предаване би наложило предприемането на непропорционални или неразумни мерки, по друг сигурен и безопасен начин, например като се използват установени оператори с опит в транспортирането на документи и данни с чувствителен характер в съответната трета държава.

При всички случаи нивото на сигурност при предаването се адаптира в зависимост от чувствителния характер на данните.

Държавите-членки или Общността се стремят да постигнат със съответните трети държави споразумение, чиято цел е да се отмени забраната за криптиране на данни при предаването им по електронен път от външния доставчик на услуги на органите на съответната(ите) държава(и)-членка(и).

Съответната(ите) държава(и)-членка(и) осигурява(т) обучение на външния доставчик на услуги, което съответства на познанията, необходими за предоставяне на подходящи услуги, и достатъчно информация на кандидатите.

Съответната(ите) държава(и)-членка(и) в случай на съмнение предоставя(т) възможност за проверка в дипломатическата мисия или консулската служба на пръстови отпечатащи, които са снети от външен доставчик на услуги.

Разглеждането на заявленията, интервютата, когато се налагат такива, процесът на разрешаване и отпечатването и поставянето на визовите стикери се извършват единствено от дипломатическата мисия или консулската служба.

Външните доставчици на услуги нямат достъп до ВИС при каквито и да е обстоятелства. Достъпът до ВИС е запазен изключително и само за надлежно упълномощени служители на дипломатическите мисии или консулските служби.

Съответната(ите) държава(и)-членка(и) следи за изпълнението на правния акт, посочен в точка 1.4, включително:

- а) общата информация относно изискванията за издаване на виза и заявленията, предоставена от външния доставчик на услуги на кандидатите;
- б) всички технически и организационни мерки за сигурност, необходими за защита на личните данни срещу случайно или неправомерно унищожаване или случайна загуба, промяна, неразрешено разкриване или достъп, по-специално когато сътрудничество включва предаване на досиета и данни на дипломатическата мисия или консулската служба на съответната(ите) държава(и)-членка(и), и срещу всякакви други незаконни форми на обработване на личните данни;
- в) снемането и предаването на биометрични идентификатори;
- г) предприетите мерки, за да се гарантира спазването на разпоредбите относно защитата на данните.

За тази цел дипломатическата мисия или консулска служба на съответната(ите) държава(и)-членка(и) редовно провежда внезапни проверки в помещението на външния доставчик на услуги.

#### 1.7. Такса за услугата

Външните доставчици на услуги могат да събират такса за услугата в допълнение към таксата, определена в приложение 12. Таксата за услугата е пропорционална на разходите, направени от външния доставчик на услуги при изпълнение на една или повече от задачите, посочени в точка 1.5.

Тази такса за услугата се определя в правния акт, посочен в точка 1.4.

В рамките на консулското сътрудничество на местно равнище държавите-членки гарантират, че таксата за услугата, заплащана от кандидата, в пълна степен отразява услугите, предлагани от външния доставчик на услуги, и е съобразена с местните обстоятелства. Освен това те се стремят да хармонизират приложимата такса за услугата.

Таксата за услугата не надхвърля половината от размера на таксата за виза, определен в приложение 12, независимо от възможните случаи на освобождаване от плащане на такса за виза, предвидени в приложение 12.

Съответната(ите) държава(и)-членка(и) запазва(т) възможността всички кандидати да подават заявления директно в дипломатическите и(им) мисии или в консулските и(им) служби.

#### 1.8. Информация

Дипломатическите мисии и консулските служби на държавите-членки излагат на видно място точна информация за обществеността относно начините за насрочване на среща и подаване на заявление.

#### 1.9. Приемственост при предоставяне на услуги

В случай на прекратяване на сътрудничеството с други държави-членки или с външен доставчик на услуги държавите-членки осигуряват приемственост при предоставяне на пълния набор от услуги.

#### 1.10. Решение и публикуване

Държавите-членки информират Комисията как възнамеряват да организират приемането и обработването на заявления във всяка една консулска служба. Комисията осигурява съответното публикуване.

Държавите-членки предоставят на Комисията копие от правния акт, посочен в точка 1.4.

(\*) ОВ L 281, 23.11.1995 г., стр. 31.“

#### 4. Част VIII, точка 5.2 се изменя, както следва:

- а) заглавието се заменя със следното:

„5.2. Сътрудничество на дипломатическите мисии и консулските служби на държавите-членки с търговски посредници“;

- б) между заглавието и точка 5.2, буква а) се вмъква следното изречение:

„За последващи заявления по част III, точка 1.2 държавите-членки могат да разрешат на своите дипломатически мисии или консулски служби да сътрудничат с търговски посредници (например частни агенции с административни функции и транспортни или туристически агенции, такива като туроператори и дистрибутори).“

#### 5. Добавя се следното приложение:

## „ПРИЛОЖЕНИЕ 19

**Списък на минимални изисквания, които да се включат в правния акт в случай на сътрудничество с външни доставчици на услуги**

- А. Във връзка с осъществяването на дейността си и с оглед защитата на данните външният доставчик на услуги:
- а) по всяко време предотвратява неразрешено четене, копиране, изменение или заличаване на данни, поспециално по време на предаването им в дипломатическата мисия или консулската служба на държавата(ите)-членка(и), която(които) е(са) отговорна(и) за обработването на заявлението;
  - б) в съответствие с инструкциите на съответната(ите) държава(и)-членка(и) предава данните:
    - по електронен път, криптирани, или
    - физически, по сигурен начин;
  - в) предава данните във възможно най-кратък срок:
    - когато данните се предават физически — най-малко веднъж седмично,
    - когато криптирани данни се предават по електронен път — най-късно в края на деня, когато са събрани;
  - г) заличава данните незабавно след тяхното предаване и гарантира, че единствените данни, които могат да бъдат запазени, са името и информацията за връзка на кандидата за целите на насрочване на среща, както и номерът на паспорта до връщането му на кандидата, когато е приложимо;
  - д) осигурява техническите и организационните мерки за сигурност, необходими за защита на личните данни срещу случайно или неправомерно унищожаване или случайна загуба, промяна, неразрешено разкриване или достъп, по-специално когато сътрудничеството включва предаване на досиета и данни до дипломатическата мисия или консулската служба на съответната(ите) държава(и)-членка(и), и срещу всякакви други неправомерни форми на обработване на личните данни;
  - е) обработва данните единствено за целите на обработването на личните данни на кандидати за виза от името на съответната(ите) държава(и)-членка(и);
  - ж) прилага стандарти за защита на данните, които са поне еквивалентни на посочените в Директива 95/46/ЕО;
  - з) осигурява на кандидатите за виза изискваната информация съгласно член 37 от Регламента за ВИС.
- Б. Във връзка с осъществяването на дейността си и с оглед на поведението на служителите външният доставчик на услуги:
- а) гарантира, че служителите му са подходящо обучени;
  - б) гарантира, че при изпълнение на задълженията си служителите му:
    - приемат любезно кандидатите за виза,
    - зачитат човешкото достойнство и интегритет на кандидатите,
    - не дискриминират лица на основание пол, расов или етнически произход, религия или убеждения, увреждания, възраст или сексуална ориентация, и
    - спазват правилата за поверителност, които се прилагат също така и след напускане на работа от служителите или след спиране на действието или прекратяване на правния акт;
  - в) осигурява възможност за идентифициране по всяко време на служителите, работещи в дружеството;
  - г) доказва, че служителите са неосъждани и разполагат с необходимите знания и умения.
- В. Във връзка с проверката на осъществяването на дейността му външният доставчик на услуги:
- а) осигурява достъп до помещенията си по всяко време без предварително уведомяване на упълномощени от съответната(ите) държава(и)-членка(и) служители, поспециално за целите на извършване на проверки;
  - б) осигурява възможност за отдалечен достъп до системата си за насрочване на срещи за целите на извършване на проверки;
  - в) осигурява използването на подходящи методи за наблюдение (напр. пробни кандидати; уебкамера);
  - г) осигурява достъп до доказателства за спазване на правилата за защита на данните, включително задължения за докладване, външни одити и редовни проверки на място;
  - д) докладва незабавно на съответната(ите) държава(и)-членка(и) относно нарушения на сигурността или жалби от кандидатите, касаещи злоупотреба с данни или неразрешен достъп, координира действията си със съответната(ите) държава(и)-членка(и), за да намери решения, и своевременно дава обоснован отговор на подадите жалба кандидати.

Г. Във връзка с общите изисквания външният доставчик на услуги:

- а) действа съобразно инструкциите на държавата(ите)-членка(и), отговорна(и) за обработването на заявленията;
- б) приема подходящи антикорупционни мерки (например разпоредби за възнаграждението на служителите; сътрудничество при подбора на служителите, които участват в изпълнението на задачата; правило за четирите очи; принцип на ротацията);
- в) спазва изцяло разпоредбите на правния акт, който съдържа клауза за спиране на действието или прекратяване, по-специално в случай на нарушение на установените правила, както и клауза за преразглеждане, с цел да се гарантира, че правният акт отразява най-добрите практики.“

#### Член 2

##### Докладване

Три години след като ВИС е въведена в действие и на всеки четири години след това Комисията представя на Европейския парламент и на Съвета доклад относно прилагането на настоящия регламент, включително прилагането на снемането и използването на биометрични идентификатори, оценката доколко е подходящ избраният стандарт на ИКАО, спазването

на правилата за защита на данните, опита в работата с външни доставчици на услуги, по-специално при снемането на биометрични данни, прилагането на правилото за 59 месеца по отношение снемането на пръстови отпечатъци и организацията на приемането и обработването на заявления. Докладът също така включва, въз основа на член 17, параграфи 12, 13 и 14 и член 50, параграф 4 от Регламента за ВИС, случаите, в които пръстови отпечатъци не са могли фактически да бъдат предоставени или тяхното предоставяне не се е изисквало поради съображения от правен характер, в съотношение със случаите, в които са били снети пръстови отпечатъци. Докладът включва информация относно случаите на отказ на виза на лице, което не е могло фактически да предостави пръстови отпечатъци. Докладът се придружава, където е необходимо, от подходящи предложения за изменение на настоящия регламент.

В първия доклад също така се разглежда въпросът за достатъчната степен на надеждност на пръстовите отпечатъци за установяване и проверка на самоличността на деца под 12-годишна възраст, и по-специално как с възрастта се променят пръстовите отпечатъци, като за основа се използва проучване, проведено под ръководството на Комисията.

#### Член 3

##### Влизане в сила

Настоящият регламент влиза в сила в деня след публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко в държавите-членки в съответствие с Договора за създаване на Европейската общност.

Съставено в Страсбург на 23 април 2009 година.

За Европейския парламент  
Председател  
H.-G. PÖTTERING

За Съвета  
Председател  
P. NEČAS

**РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 391/2009 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА****от 23 април 2009 година****относно общи правила и стандарти за организациите за проверка и преглед на кораби****(преработен)****(текст от значение за ЕИП)**

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за създаване на Европейската общност, и по-специално член 80, параграф 2 от него,

като взеха предвид предложението на Комисията,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет <sup>(1)</sup>,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите <sup>(2)</sup>,

в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Договора, предвид съвместния текст, одобрен от Помирителния комитет на 3 февруари 2009 г. <sup>(3)</sup>,

като имат предвид, че:

- (1) Директива 94/57/ЕО на Съвета от 22 ноември 1994 г. относно общи правила и стандарти за оправомощените организации за инспектиране и преглед на кораби и за съответните действия на морските администрации <sup>(4)</sup> е била неколккратно съществено изменяна. Тъй като предстои да бъдат направени допълнителни изменения, тя следва да се преработи с оглед постигането на по-голяма яснота.
- (2) Предвид характера на разпоредбите на Директива 94/57/ЕО изглежда удачно разпоредбите ѝ да бъдат преработени в два отделни нормативни акта на Общността, а именно директива и регламент.
- (3) Организациите за проверка и преглед на кораби следва да бъдат в състояние да предлагат услугите си на цялата територия на Общността и да се конкурират помежду си, като същевременно осигуряват еднакво ниво на безо-

пасност и опазване на околната среда. Поради това следва да се създадат единни професионални стандарти за дейностите им, които да се прилагат по еднакъв начин в Общността.

- (4) Постигането на тази цел следва да бъде осъществено чрез мерки, които са съгласувани по подходящ начин с дейността на Международната морска организация (ММО) и, доколкото е целесъобразно, доразвиват и допълват тази дейност. Освен това държавите-членки и Комисията следва да насърчават разработването от страна на ММО на международен кодекс за признатите организации.
- (5) Следва да бъдат установени минимални критерии за признаване на организации с оглед повишаване на безопасността и предотвратяване на замърсяването, причинено от кораби. За тази цел следва да бъдат въведени минимални критерии, по-строги от определените в Директива 94/57/ЕО.
- (6) За да бъде предоставено първоначално признаване на организациите, които желаят да бъдат упълномощени да работят от името на държавите-членки, съответствието с предвидените в настоящия регламент минимални критерии би могло да бъде преценено по-ефективно по хармонизиран и централизиран начин от Комисията съвместно с държавите-членки, които изискват признаването.
- (7) Организацията следва да бъде признавана само въз основа на резултатите от работата ѝ по отношение на качеството и безопасността. Следва да се гарантира, че степента на това признаване по всяко време съответства на действителните възможности на съответната организация. Освен това признаването следва да отчита различията в правния статут и корпоративната структура на признатите организации, като същевременно продължава да гарантира еднаквото прилагане на предвидените в настоящия регламент минимални критерии и ефективността на проверките от страна на Общността. Независимо от корпоративната ѝ структура, всяка организация, която предстои да бъде призната, следва да предоставя услуги в целия свят и нейните правни образувания следва да носят солидарна отговорност в целия свят.
- (8) Мерките, необходими за прилагането на настоящия регламент, следва да бъдат приети в съответствие с Решение 1999/468/ЕС на Съвета от 28 юни 1999 г. за установяване на условията и реда за упражняване на изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията <sup>(5)</sup>.

<sup>(1)</sup> ОВ С 318, 23.12.2006 г., стр.195.

<sup>(2)</sup> ОВ С 229, 22.9.2006 г., стр. 38.

<sup>(3)</sup> Становище на Европейския парламент от 25 април 2007 г. (ОВ С 74 Е, 20.3.2008 г., стр. 632), обща позиция на Съвета от 6 юни 2008 г. (ОВ С 190 Е, 29.7.2008 г., стр. 1), позиция на Европейския парламент от 24 септември 2008 г. (все още непубликувана в Официален вестник), решение на Съвета от 26 февруари 2009 г. и законодателна резолюция на Европейския парламент от 11 март 2009 г. (все още непубликувана в Официален вестник).

<sup>(4)</sup> ОВ L 319, 12.12.1994 г., стр. 20.

<sup>(5)</sup> ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр. 23.



- (9) По-специално на Комисията следва да се предостави правомощието да изменя настоящия регламент с цел включването на последващи изменения в международните конвенции, протоколи, кодекси и резолюции в тази област, да актуализира минималните критерии в приложение I и да приема критерии за измерване ефективността на правилата и процедурите, както и на резултатите от работата на признатите организации по отношение на безопасността и предотвратяването на замърсяване от корабите, на които са дали клас. Тъй като тези мерки са от общ характер и са предназначени да изменят несъществени елементи на настоящия регламент, включително чрез допълването му с нови несъществени елементи, те трябва да бъдат приети в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, предвидена в член 5а от Решение 1999/468/ЕО.
- (10) Изключително важно е всяко неспазване на задълженията от страна на определена призната организация да може да бъде последвано от бързи, ефикасни и съразмерни действия. Главната цел следва да бъде отстраняването на неизправности, за да може на ранен етап да се премахне всякаква потенциална заплаха за безопасността или за околната среда. Затова на Комисията следва да бъдат предоставени необходимите правомощия да изисква от признатите организации да предприемат съответните превантивни и коригиращи действия и да налага глоби, както и периодични имуществени санкции като принудителни мерки. Комисията следва да упражнява тези правомощия по начин, който осигурява спазването на основните права, и следва да гарантира възможност за организацията да изразява своето мнение по време на процедурата.
- (11) В съответствие с общностния подход решението да се оттегли признаването на определена организация, която не изпълнява предвидените в настоящия регламент задължения — ако посочените по-горе мерки се окажат неефективни или пък организацията представлява неприемлива заплаха за безопасността или за околната среда — трябва да бъде взето на общностно равнище и следователно от Комисията, въз основа на процедура на комитет.
- (12) Постоянният последващ мониторинг на признатите организации с цел да се оцени доколко спазват настоящия регламент може да се осъществява по-ефективно по хармонизиран и централизиран начин. Следователно е целесъобразно Комисията, заедно с държавата-членка, която иска признаването, да бъдат оправомощени да изпълняват тази задача от името на Общността.
- (13) Като част от мониторинга на дейността на признатите организации е от първостепенно значение инспекторите на Комисията да имат достъп до корабите и корабната документация, независимо от знамето на кораба, с цел да установят дали признатите организации отговарят на минималните критерии, предвидени в настоящия регламент, по отношение на всички кораби, на които са дали съответни класове.
- (14) Способността на признатите организации да установяват бързо и да отстраняват слабости в своите правила, процедури и вътрешни проверки е от първостепенно значение за безопасността на корабите, които те проверяват и освидетелстват. Тази способност следва да бъде подобрена чрез създаване на образование за оценка на качеството и освидетелстване, което следва да бъде независимо от търговски или политически интереси, може да предложи съвместно действие за трайно усъвършенстване на всички признати организации и да гарантира ползотворно сътрудничество с Комисията.
- (15) Правилата и процедурите на признатите организации са ключов фактор за повишаване на безопасността и предотвратяване на инциденти и замърсяване. Признатите организации са поставили началото на процес, който следва да доведе до хармонизиране на техните правила и процедури. Този процес следва да се насърчава и подкрепя от законодателството на Общността, тъй като той следва да има положително въздействие върху морската безопасност, както и по отношение на конкурентоспособността на европейската корабостроителна индустрия.
- (16) Хармонизирането на правилата на признатите организации за проектирането, строежа и периодичните прегледи на търговски кораби е процес в развитие. Затова задължението на организациите да имат набор от собствени правила или доказана способност да имат такива следва да се разглежда в контекста на процеса на хармонизация и не следва да представлява пречка за дейностите на признатите организации или потенциалните кандидати, подали заявление за признаване.
- (17) Признатите организации следва да бъдат задължени да актуализират техническите си стандарти и да ги прилагат последователно, за да се хармонизират правилата за безопасност и да се осигури еднакво прилагане на международните правила в рамките на Общността. Когато техническите стандарти на признати организации са еднакви или много сходни, следва в подходящи случаи да се разгледа възможността за взаимно признаване на свидетелства за материали, оборудване и части, като за образец се вземат стандартите с най-стриктни и строги изисквания.
- (18) Въпреки че всяка призната организация по принцип следва да носи отговорност единствено и изключително във връзка с елементите, за които издава свидетелство, отговорността на признатите организации и производители ще се определя от договорените условия или, според случая, от приложимото законодателство във всеки отделен случай.
- (19) Тъй като прозрачността и обменът на информация между заинтересованите лица, както и правото на обществеността на достъп до информация са основни средства за предотвратяване на произшествия по море, признатите организации следва да предоставят на контролните органи на пристанищната държава цялата съответна, изисквана от закона информация относно условията по отношение на корабите, на които са дали клас, и да направят тази информация обществено достояние.



- (20) За да се предотвратят промени в класа при корабите с цел да се избегне извършването на необходими ремонтни работи, признатите организации следва да обменят помежду си цялата съответна информация относно условията, приложими по отношение на корабите, които променят класа си и, когато е необходимо, да привлекат за участие държавата на флага.
- (21) Закрилата на правата върху интелектуална собственост на заинтересованите страни в областта на мореплаването, включително корабостроителниците, доставчиците на оборудване и корабособствениците, не следва да бъде пречка пред осъществяването на нормални търговски сделки и уговорени с договор услуги между тези страни.
- (22) Европейската агенция за морска безопасност (ЕАМБ), създадена с Регламент (ЕО) № 1406/2002 на Европейския парламент и на Съвета<sup>(1)</sup>, следва да предостави необходимата подкрепа, за да се осигури прилагането на настоящия регламент.
- (23) Доколкото целта на настоящия регламент, а именно установяване на мерките, които да предприемат действащите в Общността организации, които отговарят за проверката, прегледа и освидетелстването на кораби, не може да бъде постигната в достатъчна степен от държавите-членки и следователно, поради мащаба на действието, може да бъде по-добре постигната на общностно равнище, Общността може да приема мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора. В съответствие с принципа на пропорционалност, посочен в същия член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигането на тази цел.
- (24) Мерките, които държавите-членки трябва да следват във взаимоотношенията си с организациите за проверка и преглед на кораби, са предвидени с Директива 2009/15/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно общите правила и стандарти за организациите за проверка и преглед на кораби и за съответните дейности на морските администрации (преработена)<sup>(2)</sup>,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

#### Член 1

В настоящия регламент се установяват мерките, които трябва да бъдат спазвани от организациите, които отговарят за проверката, прегледа и освидетелстването на кораби за съответствие с международните конвенции за морска безопасност и предотвратяване на морското замърсяване, като същевременно се подпомага постигането на целта за свободно предоставяне на услуги. Това включва разработването и прилагането на изисквания за безопасност по отношение на корпуса, машините, електрическите

инсталации и инсталациите за контрол на кораби, които попадат в приложното поле на международните конвенции.

#### Член 2

За целите на настоящия регламент се прилагат следните определения:

- а) „кораб“ означава кораб, който попада в приложното поле на международните конвенции;
- б) „международни конвенции“ означава Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море от 1 ноември 1974 г. (SOLAS 74), с изключение на глава XI-2 от анекса към нея, Международната конвенция за товарните водолинии от 5 април 1966 г. и Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби от 2 ноември 1973 г. (Marpol), ведно с протоколите и измененията към тях, както и свързаните с тях кодекси със задължителен характер във всички държави-членки, в тяхната актуализирана версия;
- в) „организация“ означава правно образувание, неговите дъщерни дружества и всяко друго образувание под негов контрол, което съвместно или самостоятелно извършва дейности, които попадат в приложното поле на настоящата директива;
- г) „контрол“ за целите на буква в) означава права, договори или всякакви други правни или фактически средства, които поотделно или съчетани дават възможност да се упражнява решаващо влияние върху правно образувание или позволяват на това образувание да извършва дейности, попадащи в приложното поле на настоящия регламент;
- д) „призната организация“ означава организация, призната в съответствие с настоящия регламент;
- е) „упълномощаване“ означава действие, с което държава-членка упълномощава или делегира правомощия на призната организация;
- ж) „задължително свидетелство“ означава свидетелство, издадено от държавата на флага или от нейно име в съответствие с международните конвенции;
- з) „правила и процедури“ означава изискванията на призната организация по отношение на проектирането, строежа, оборудването, поддръжката и прегледа на кораби;
- и) „свидетелство за клас“ означава документ, издаден от призната организация, с който се удостоверява годността на кораба за конкретна употреба или услуга в съответствие с правилата и процедурите, установени и разгласени от тази призната организация;
- й) „местонахождение“ означава местонахождението на седалището, централното управление или основното място на стопанска дейност на определена организация.

<sup>(1)</sup> ОВ L 208 5.8.2002 г., стр. 1.

<sup>(2)</sup> Вж. стр. 47 от настоящия брой на Официален вестник.

## Член 3

1. Държави-членки, които желаят да упълномощят определена организация, която все още не е призната, подават до Комисията заявление за признаване заедно с пълната информация и доказателства за съответствие с установените в приложение I минимални критерии, както и относно изискването и поемането на задължение от страна на тази организация да отговаря на изискванията, посочени в член 8, параграф 4 и членове 9, 10 и 11.

2. Комисията, заедно със съответната държава-членка — заявител, извършва оценка на организациите, за които е получено заявление за признаване, с цел да провери дали организациите отговарят на изискванията, посочени в параграф 1, и се задължават да ги спазват.

3. Комисията, в съответствие с процедурата по регулиране, посочена в член 12, параграф 3, отказва признаване на организации, които не отговарят на изискванията, посочени в параграф 1 от настоящия член, или чиято работа се счита за неприемлива заплахата за безопасността или за околната среда въз основа на критериите, предвидени в съответствие с член 14.

## Член 4

1. Организацията се признава от Комисията в съответствие с процедурата по регулиране, посочена в член 12, параграф 3.

2. Признават се единствено организации, които отговарят на посочените в член 3 изисквания.

3. Признава се съответното правно образование, което е образование майка по отношение на всички правни образувания, които влизат в състава на признатата организация. Признаването обхваща всички правни образувания, които допринасят за това да се гарантира, че тази организация поддържа предоставянето на услугите си в целия свят.

4. Комисията, като действа в съответствие с процедурата по регулиране, посочена в член 12, параграф 3, може да ограничи признаването до определени видове кораби, кораби с определени размери и за определени видове търговия или комбинация от тях, съгласно доказаните възможности и опит на съответната организация. В такива случаи Комисията излага причините за ограничаването и условията, при които ограничението се отменя или може да бъде разширено. Ограничението може да бъде преразгледано по всяко време.

5. Комисията съставя и актуализира списък на организациите, които са признати в съответствие с настоящия член. Този списък се публикува в *Официален вестник на Европейския съюз*.

## Член 5

Когато Комисията счита, че определена призната организация не отговаря на установените в приложение I минимални критерии или не изпълнява задълженията си по настоящия регламент, или

че резултатите от работата на призната организация по отношение на безопасността или предотвратяването на замърсяване значително са се влошили, без това обаче да представлява неприемлива заплахата за безопасността или околната среда, Комисията изисква съответната призната организация да предприеме необходимите превантивни и коригиращи действия в рамките на определени срокове, за да осигури пълно спазване на тези минимални критерии и задължения, и по-специално да отстрани всяка потенциална заплахата за безопасността или за околната среда или да предприеме други действия във връзка с причините за влошаването на резултатите от работата.

Превантивните и коригиращите действия могат да включват временни предпазни мерки, когато има непосредствена заплахата за безопасността или за околната среда.

Същевременно и без да се засяга незабавното им изпълнение, Комисията предварително уведомява всички държави-членки, които са упълномощили съответната призната организация, за мерките, които възнамерява да предприеме.

## Член 6

1. В допълнение към мерките, предприети съгласно член 5, Комисията може, в съответствие с процедурата по консултиране, посочена в член 12, параграф 2, да налага глоби на призната организация:

а) — чиито сериозни или системни отклонения от установените в приложение I минимални критерии или неизпълнението на задълженията ѝ по член 8, параграф 4 и членове 9, 10 и 11

или

— чиито влошаващи се резултати от работата

свидетелстват за сериозни пропуски в нейната структура, системи, процедури и вътрешни проверки; или

б) която умишлено е предоставила на Комисията неточна, непълна или подвеждаща информация в хода на оценяването ѝ съгласно член 8, параграф 1 или пък по друг начин е попречила на оценяването.

2. Без да се засягат разпоредбите на параграф 1, когато призната организация не предприеме исканите от Комисията превантивни и коригиращи действия или допуска неоправдано забавяне, Комисията може да наложи периодични имуществени санкции на съответната организация до пълното извършване на исканите действия.

3. Глобите и периодичните имуществени санкции, посочени в параграфи 1 и 2, трябва да имат възпиращо действие и да са пропорционални на тежестта на случая и на икономическите възможности на съответната призната организация, като се отчита по-специално до каква степен са били застрашени безопасността и опазването на околната среда.

Те се налагат само след като на заинтересованите призната организация и държави-членки се даде възможност да представят становищата си.

Общата сума на наложените глоби и периодични имуществени санкции не надвишава 5 % от общия среден оборот на признатата организация през предходните три стопански години за дейностите, които попадат в приложното поле на настоящия регламент.

4. Съдът на Европейските общности има неограничена компетентност да проверява решения, с които Комисията е определила глоба или периодични имуществени санкции. Той може да отмени, намали или увеличи размера на наложената глоба или периодична имуществена санкция.

#### Член 7

1. Комисията оттегля признаването на организация:

- а) чиито системни и сериозни отклонения от установените в приложение I минимални критерии или неизпълнението на задълженията ѝ по настоящия регламент са такива, че представляват неприемлива заплаха за безопасността или за околната среда;
- б) чиито системни и сериозни пропуски в работата ѝ по отношение на безопасността и предотвратяването на замърсяване са такива, че представляват неприемлива заплаха за безопасността или за околната среда;
- в) която осуетява или системно възпрепятства оценяването ѝ от страна на Комисията;
- г) която не плати глобите и/или периодичните имуществени санкции, посочени в член 6, параграфи 1 и 2; или
- д) която се стреми да получи финансово покритие или възстановяване на глоби, наложени ѝ съгласно член 6.

2. За целите на параграф 1, букви а) и б) Комисията взема решение въз основа на цялата информация, с която разполага, включително:

- а) резултатите от извършените от нея оценки на съответната призната организация съгласно член 8, параграф 1;
- б) докладите, представени от държавите-членки съгласно член 10 от Директива 2009/15/ЕО;
- в) анализи на произшествия с кораби с клас, даден от признатите организации;

г) повторение на пропуските, посочени в член 6, параграф 1, буква а);

д) доколко е засегната флотата, на която е дала клас признатата организация; и

е) неефективността на мерките, посочени в член 6, параграф 2.

3. Решението за оттегляне на признаването се взема от Комисията по нейна собствена инициатива или по искане на държава-членка, в съответствие с процедурата по регулиране, посочена в член 12, параграф 3, след като на съответната призната организация се даде възможност да представи своето становище.

#### Член 8

1. Всички признати организации се оценяват редовно и най-малко на всеки две години от Комисията съвместно с държавата-членка, която е подала съответното заявление за признаване, за да се провери дали изпълняват задълженията по настоящия регламент и дали изпълняват минималните критерии, установени в приложение I. Оценяването се ограничава до тези дейности на признатите организации, които попадат в приложното поле на настоящия регламент.

2. При подбора на признати организации за оценяване Комисията отделя особено внимание на постигнатите от съответната призната организация резултати от работата ѝ по отношение на безопасността и предотвратяването на замърсяване, на сведенията за произшествия и на докладите, изготвени от държавите-членки съгласно член 10 от Директива 2009/15/ЕО.

3. Оценяването може да включва посещение в регионалните подразделения на признатата организация, както и проверка на случаен принцип на кораби — в експлоатация или в строеж — с цел одит на дейността на признатата организация. В този случай, ако е целесъобразно, Комисията уведомява държавата-членка, на чиято територия е разположено регионалното подразделение. Комисията предоставя на държавите-членки доклад за резултатите от оценката.

4. Всяка призната организация предоставя ежегодно резултатите от прегледа на своята система за управление на качеството на комитета, посочен в член 12, параграф 1.

#### Член 9

1. Признатите организации следят Комисията да разполага с достъп до информацията, необходима за целите на посоченото в член 8, параграф 1 оценяване. Не се допуска позоваване на договорни клаузи с цел ограничаване на този достъп.

2. Признатите организации гарантират, че в техните договори с корабособствениците или операторите на кораби за издаването на задължителни свидетелства или свидетелства за клас на определен кораб като условие за това издаване е поставено изискването лицата да не се противопоставят на достъпа на инспекторите на Комисията на борда на кораба за целите на член 8, параграф 1.

#### Член 10

1. Признатите организации периодично се консултират помежду си с оглед поддържане на еквивалентност и постигане на хармонизация на техните правила и процедури и на тяхното прилагане. Те си сътрудничат с цел да постигнат еднозначно тълкуване на международните конвенции, без да се засягат правомощията на държавата на флага. В подходящи случаи признатите организации постигат договорености за техническите и процедурните условия, при които те взаимно ще признават свидетелства за клас за материали, оборудване и части, издадени въз основа на равностойни стандарти, като за образец се вземат стандартите с най-стриктни и строги изисквания.

Когато не може да бъде постигнато съгласие за взаимно признаване по сериозни съображения за безопасност, признатите организации ясно посочват причините за това.

Ако призната организация установи чрез проверка или по друг начин, че определен материал, оборудване или част не съответства на своето свидетелство, тя може да откаже да даде разрешение за поставянето на борда на този материал, оборудване или част. Признатата организация незабавно уведомява другите признати организации, като посочва причините за своя отказ.

За целите на класификацията признатите организации признават сертификати за морско оборудване, които носят маркировката за съответствие съгласно Директива 96/98/ЕО на Съвета от 20 декември 1996 г. относно морското оборудване <sup>(1)</sup>.

Признатите организации предоставят на Комисията и на държавите-членки периодични доклади за съществения напредък в стандартите и взаимното признаване на свидетелства за материали, оборудване и части.

2. В срок до 17 юни 2014 г. Комисията представя на Европейския парламент и на Съвета доклад въз основа на независимо проучване относно напредъка, постигнат в хармонизирането на правилата и процедурите и относно взаимното признаване на свидетелства за материали, оборудване и части.

3. Признатите организации оказват съдействие на държавните администрации за пристанищен контрол във връзка с кораби, на които са дали клас, по-специално с цел да се улесни отстраняването на установени неизправности или други несъответствия.

4. Признатите организации представят на администрациите на всички държави-членки, които са ги упълномощили в съответствие с член 3 от Директива 2009/15/ЕО, както и на

Комисията цялата съответна информация относно класифицираната от тях флота, прехвърляния, промени, спиране и отнемане на клас, независимо от флага на кораба.

Информация за случаите на прехвърляне, промяна, спиране и отнемане на клас, включително и информация за всички неизвършени в срок прегледи, неизпълнени препоръки, условия за клас, експлоатационни условия или ограничения, издадени за кораби, на които са дали клас — независимо под чий флаг плават корабите, също се изпраща по електронен път в единната база данни за проверките, която държавите-членки използват с цел изпълнение на Директива 2009/16/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно държавния пристанищен контрол <sup>(2)</sup> едновременно с въвеждането ѝ в собствените системи на признатата организация, и във всички случаи не по-късно от 72 часа след събитието, породило задължението за предаване на информацията. Тази информация, с изключение на препоръките и условията за клас, чието изпълнение не е забавено, се публикува на уебсайта на тези признати организации.

5. Признатите организации не издават задължителни свидетелства на кораб, независимо под чий флаг плава, чийто клас е бил отнет или променен по причини за безопасност, преди да са дали възможност на компетентната администрация на държавата на флага да представи в рамките на разумен срок становището си дали е необходима пълна проверка.

6. В случаи на прехвърляне на клас от една призната организация към друга прехвърлящата организация своевременно предоставя на получаващата организация пълното досие с налични данни на кораба, и по-конкретно уведомява за евентуалното наличие на:

- а) неизвършени в срок прегледи;
- б) неизпълнени препоръки и условия за клас;
- в) експлоатационни условия, издадени по отношение на кораба; и
- г) експлоатационни ограничения, издадени по отношение на кораба.

Получаващата организация може да издава нови свидетелства на кораба само след като всички неизвършени в срок прегледи приключат по задоволителен начин и всички неизпълнени препоръки или условия за клас, издадени преди това по отношение на кораба, бъдат изпълнени, както е предписано от прехвърлящата организация.

Преди издаването на свидетелства получаващата организация трябва да уведоми прехвърлящата организация за датата на издаване на свидетелствата и да потвърди датата, мястото и действието, предприето за изпълнение на всеки неизвършен в срок преглед, неизпълнена препоръка или неизпълнено условие за клас.

<sup>(1)</sup> ОВ L 46, 17.2.1997 г., стр. 25.

<sup>(2)</sup> Вж. стр. 57 от настоящия брой на Официален вестник.



Признатите организации определят и прилагат подходящи общи изисквания към случаите на прехвърляне на клас, при които са необходими специални предпазни мерки. Към тези случаи се включва най-малко прехвърлянето на класа на кораби, построени преди 15 или повече години, както и прехвърлянето от непризната организация към призната организация.

Признатите организации си сътрудничат за правилното прилагане на разпоредбите на настоящия параграф.

#### Член 11

1. До 17 юни 2011 г. признатите организации създават и поддържат независимо образование за оценка на качеството и освидетелстване в съответствие с приложимите международни стандарти за качество, при което съответните професионални организации на работещите в корабната индустрия могат да участват в качеството на консултанти.

2. Образованието за оценка на качеството и освидетелстване изпълнява следните функции:

- а) често и редовно оценяване на системите за управление на качеството на признатите организации в съответствие с критериите на стандарта за качество ISO 9001;
- б) освидетелстване на системите за управление на качеството на признатите организации, включително организациите, за чието признаване е било подадено заявление съгласно член 3;
- в) предоставяне на тълкуване на международно признати стандарти за управление на качеството, по-специално за да се отчетат особеностите в естеството и задълженията на признатите организации; и
- г) приемане на индивидуални и колективни препоръки за усъвършенстване на методите на действие и вътрешните механизми за контрол на признатите организации.

3. Образованието за оценка на качеството и освидетелстване притежава необходимите управление и компетентност за извършване на дейността си независимо от признатите организации и разполага с необходимите средства, за да изпълнява задълженията си ефективно и съгласно най-високите професионални стандарти, като защитава независимостта на лицата, които ги изпълняват. Образованието за оценка на качеството и освидетелстване определя своите методи на работа и приема свой процедурен правилник.

4. Образованието за оценка на качеството и освидетелстване може да търси съдействие от други външни органи за оценка на качеството.

5. Образованието за оценка на качеството и освидетелстване предоставя на заинтересованите лица, включително на държавата на флага и на Комисията, изчерпателна информация за своя едногодишен план за работа, както и за констатираните факти и направените препоръки, особено по отношение на ситуации, при които може да е била застрашена безопасността.

6. Комисията периодично оценява образованието за оценка на качеството и освидетелстване.

7. Комисията докладва на държавите-членки за резултатите и последиците от извършеното от нея оценяване.

#### Член 12

1. Комисията се подпомага от Комитета по морската безопасност и предотвратяването на замърсяването от кораби (КМБПЗК), създаден съгласно Регламент (ЕО) № 2099/2002 на Европейския парламент и на Съвета <sup>(1)</sup>.

2. При позоваване на настоящия параграф се прилагат членове 3 и 7 от Решение 1999/468/ЕО, като се вземат предвид разпоредбите на член 8 от него.

3. При позоваване на настоящия параграф се прилагат членове 5 и 7 от Решение 1999/468/ЕО, като се вземат предвид разпоредбите на член 8 от него.

Срокът, предвиден в член 5, параграф 6 от Решение 1999/468/ЕО, се определя на три месеца.

4. При позоваване на настоящия параграф се прилагат член 5а, параграфи 1—4 и член 7 от Решение 1999/468/ЕО, като се вземат предвид разпоредбите на член 8 от него.

#### Член 13

1. Настоящият регламент може да бъде изменен, без да се разширява неговото приложно поле, с цел актуализиране на минималните критерии, установени в приложение I, по-специално като се вземат предвид съответните решения на ММО.

Тези мерки, предназначени да изменят несъществени елементи на настоящия регламент, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 12, параграф 4.

2. Измененията на международните конвенции, посочени в член 2, буква б) от настоящия регламент, могат да бъдат изключени от приложното поле на настоящия регламент съгласно член 5 от Регламент (ЕО) № 2099/2002.

<sup>(1)</sup> ОВ L 324, 29.11.2002 г., стр. 1.

#### Член 14

1. Комисията приема и публикува:

- а) критерии за измерване на ефективността на правилата и процедурите, както и на резултатите от работата на признатите организации по отношение на безопасността и предотвратяването на замърсяване от корабите, на които са дали клас, като се отделя особено внимание на данните от Парижкия меморандум за разбирателство за държавния пристанищен контрол и/или други сходни схеми; и
- б) критерии, определящи кога такива резултати от работата трябва да се разглеждат като неприемлива заплаха за безопасността или за околната среда, при които могат да се отчитат особени обстоятелства, засягащи организации с по-малък мащаб или високоспециализирани организации.

Тези мерки, предназначени да изменят несъществени елементи на настоящия регламент чрез допълването му, се приемат съгласно процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 12, параграф 4.

2. Мерките, предназначени да изменят несъществени елементи на настоящия регламент чрез допълването му по отношение на прилагането на член 6 и, ако е целесъобразно, на член 7, се приемат съгласно процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 12, параграф 4.

3. Без да се засяга незабавното прилагане на минималните критерии, установени в приложение I, Комисията може да приеме, в съответствие с процедурата по регулиране, посочена в член 12, параграф 3, правила за тяхното тълкуване и може да обмисли определянето на цели за общите минимални критерии, посочени в приложение I, част А, точка 3.

#### Член 15

1. Организацията, които към момента на влизане в сила на настоящия регламент са получили признаване в съответствие с

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави-членки.

Съставено в Страсбург на 23 април 2009 година.

За Европейския парламент  
Председател  
H.-G. PÖTTERING

Директива 94/57/ЕО, продължават да бъдат признати, при условие че са спазени разпоредбите на параграф 2.

2. Без да се засягат разпоредбите на членове 5 и 7, Комисията преразглежда всички ограничени признавания съгласно Директива 94/57/ЕО, като взема предвид член 4, параграф 3 от настоящия регламент, до 17 юни 2010 г., с цел да се вземе решение в съответствие с процедурата по регулиране, посочена в член 12, параграф 3, дали ограниченията да бъдат заменени с други такива, или да бъдат отменени. Ограниченията продължават да се прилагат до вземането на решение от Комисията.

#### Член 16

В хода на оценяването съгласно член 8, параграф 1 Комисията проверява дали титулярят на признаването е съответното правно образувание в рамките на организацията, към която се прилагат разпоредбите на настоящия регламент. Ако случаят не е такъв, Комисията взема решение за изменение на това признаване.

Когато Комисията внася изменения в признаването, държавите-членки адаптират договореностите си с признатата организация, за да бъде отразено изменението.

#### Член 17

На всеки две години Комисията информира Европейския парламент и Съвета за прилагането на настоящия регламент.

#### Член 18

Позоваванията на Директива 94/57/ЕО в общностното и националното законодателство се тълкуват, доколкото е уместно, като позовавания на настоящия регламент и се четат съгласно таблицата на съответствието в приложение II.

#### Член 19

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

За Съвета  
Председател  
P. NEČAS



## ПРИЛОЖЕНИЕ I

**МИНИМАЛНИ КРИТЕРИИ ЗА ОРГАНИЗАЦИИТЕ, ЗА ДА ПОЛУЧАТ ИЛИ ДА ПРОДЪЛЖАТ ДА СЕ ПОЛЗВАТ С ПРИЗНАВАНЕ ОТ ОБЩНОСТТА**

(посочени в член 3)

## А. ОБЩИ МИНИМАЛНИ КРИТЕРИИ

1. Признатата организация трябва да има правосубектност в държавата на местонахождението си. Отчетите на организацията се заверяват от независими одитори.
2. Признатата организация трябва да може да докаже с документи наличието на значителен опит в оценяване на проектирането и строежа на търговски кораби.
3. Признатата организация трябва да разполага по всяко време със значителен управленски, технически, помощен и научно-изследователски персонал, съизмерим с мащабите на флотата, на която е дала клас, на структурата и участието на организацията в строежа и видоизменянето на кораби. Признатата организация трябва да е в състояние да разпределя на всяко място на дейност, когато и както е необходимо, средства и персонал, пропорционални на задачите, които трябва да се изпълняват в съответствие с общи минимални критерии по точки 6 и 7 и специалните минимални критерии по част Б.
4. По отношение на проектирането, строежа и периодичните прегледи на търговски кораби признатата организация трябва да притежава и прилага пълен набор от собствени правила и процедури, отговарящи по качество на международно признати стандарти, или да е доказала способност за това. Правилата и процедурите трябва се публикуват и непрекъснато да се актуализират чрез програми за научни изследвания и развитие.
5. Признатата организация трябва да има свой регистър на корабите, който се публикува ежегодно, или да поддържа достъпна за обществеността електронна база данни.
6. Признатата организация не трябва да бъде контролирана от корабособственици или корабостроители, или от други лица, осъществяващи търговска дейност в областта на производството, оборудването, ремонта или експлоатацията на кораби. По отношение на своите приходи признатата организация не следва да зависи в значителна степен от отделно търговско предприятие. Признатата организация не може да осъществява дейност, свързана с даване на класове или работа по приемане на правила, ако е корабособственик или оператор на кораба или има професионални, лични или семейни връзки с тях. Това изискване за несъвместимост се прилага също така за инспектори, наети от признатата организация.
7. Дейността на признатата организация трябва да бъде съобразена с разпоредбите на приложението към Резолюция А.789(19) на ММО относно спецификациите на инспекциите и функциите по освидетелстване на признати организации, които действат от името на администрацията, доколкото тези разпоредби засягат въпроси от приложното поле на настоящия регламент.

## Б. СПЕЦИАЛНИ МИНИМАЛНИ КРИТЕРИИ

1. Признатата организация трябва да осигури покритие в световен мащаб чрез своите специални инспектори или, в изключителни и надлежно обосновани случаи, чрез специалните инспектори на други признати организации.
2. Признатата организация трябва да се управлява от етичен кодекс.
3. Признатата организация трябва да се ръководи и управлява по такъв начин, че да се осигури поверителност на информацията, изисквана от администрацията.
4. Признатата организация трябва да предоставя съответната информация на администрацията, на Комисията и на заинтересованите лица.

5. Признатата организация, нейните инспектори и технически персонал извършват работата си, без да накърняват по никакъв начин правата върху интелектуална собственост на корабостроителниците, доставчиците на оборудване и корабособствениците, в това число патенти, лицензии, ноу-хау или каквито и да било други знания, чието използване е правно защитено на международно, общностно или национално равнище; при никакви обстоятелства и без да се засягат правомощията на държавите-членки и на Комисията за извършване на оценки, и по-специално съгласно член 9, нито признатата организация, нито наетите от нея инспектори и технически персонал могат да предават или разпространяват търговска информация, получена по време на тяхната работа по извършване на проверки, контрол и мониторинг на кораби в строеж или ремонт.
6. Ръководството на признатата организация трябва да определи и документира нейните политика, цели и задължения за осигуряване на качеството и трябва да гарантира, че тази политика се разбира, прилага и поддържа на всички нива на признатата организация. Политиката на признатата организация трябва да е съобразена с целите и показателите по отношение на безопасността и предотвратяването на замърсяване.
7. Признатата организация трябва да гарантира, че:
- а) правилата и процедурите ѝ са установени и поддържани по систематичен начин;
  - б) правилата и процедурите отговарят на вътрешна система за измерване на качеството на услугите, във връзка с която са въведени в действие тези правила и процедури;
  - в) изискванията за работата по приемане на правила, за която признатата организация е упълномощена, са удовлетворени и е въведена в действие вътрешна система за измерване на качеството на услугите по отношение на съответствието с международните конвенции;
  - г) отговорностите, правомощията и взаимоотношенията на персонала, чиято работа влияе върху качеството на услугите на признатата организация, са определени и документирани;
  - д) цялата работа се извършва при контролирани условия;
  - е) действа система за надзор, която осъществява мониторинг на действията и работата, извършвани от инспекторите и техническия и административен персонал, нает от признатата организация;
  - ж) инспекторите притежават обширни познания относно конкретния тип кораби, на които изпълняват своята работа както по отношение на конкретния преглед, който трябва да бъде извършен, така и по отношение на съответните приложими изисквания;
  - з) прилага се система за квалификация на инспекторите и постоянно осъвременяване на техните знания;
  - и) съхраняват се данни, които доказват постигането на изискваните стандарти в областите, покривани от предоставяните услуги, както и ефективното функциониране на системата за качество;
  - й) независимо от местонахождението се поддържа всеобхватна система на планирани и документирани вътрешни одиторски проверки на дейностите, свързани с качеството;
  - к) нормативно установените прегледи и проверки, които се изискват от Хармонизираната система за проверки и освидетелстване, за които признатата организация е упълномощена, се извършват в съответствие с приложението и допълнението към Резолюция А.948(23) на ММО относно насоките за проверки в рамките на Хармонизираната система за проверки и освидетелстване;
  - л) изградени са ясни и преки връзки на отговорност и контрол между централното управление на признатата организация и регионалните ѝ подразделения, както и между признатите организации и техните инспектори.

8. Признатата организация трябва да е разработила, приложила и трябва да поддържа ефективна вътрешна система за качество, която е основана на съответни части от международно признатите стандарти за качество и е в съответствие с EN ISO/IEC 17020:2004 (органи за проверка) и с EN ISO 9001:2000 (системи за управление на качеството, изисквания), както се тълкуват и утвърждават от посоченото в член 11, параграф 1 образование за оценка на качеството и освидетелстване.
  9. Правилата и процедурите на признатата организация трябва да се прилагат по такъв начин, че организацията да продължи да бъде в състояние на основата на собствените си непосредствени знания и преценка да направи достоверна и обективна декларация относно безопасността на съответните кораби чрез свидетелства за клас, въз основа на които може да се издават задължителни свидетелства.
  10. Признатата организация трябва да притежава необходимите средства за оценяване — чрез използването на квалифицирани професионалисти и съгласно разпоредбите, предвидени в приложението към Резолюция А.913 (22) на ММО относно Насоките за прилагане на Международния кодекс за управление на безопасността (ISM) от администрациите — на използването и поддръжката на система за управление на безопасността, базирана както на брега, така и на борда на кораба, която се предвижда да бъде обхваната от освидетелстването.
  11. Признатата организация трябва да позволи участието на представители на администрацията и на други заинтересовани лица в разработването на своите правила и процедури.
-

## ПРИЛОЖЕНИЕ II

Таблица на съответствието

Директива 94/57/ЕО	Директива 2009/15/ЕО	Настоящият регламент
Член 1	Член 1	Член 1
Член 2, буква а)	Член 2, буква а)	Член 2, буква а)
Член 2, буква б)	Член 2, буква б)	—
Член 2, буква в)	Член 2, буква в)	—
Член 2, буква г)	Член 2, буква г)	Член 2, буква б)
Член 2, буква д)	Член 2, буква д)	Член 2, буква в)
—	Член 2, буква е)	Член 2, буква г)
Член 2, буква е)	Член 2, буква ж)	Член 2, буква д)
Член 2, буква ж)	Член 2, буква з)	Член 2, буква е)
Член 2, буква з)	Член 2, буква и)	Член 2, буква ж)
Член 2, буква и)	Член 2, буква к)	Член 2, буква и)
—	Член 2, буква й)	Член 2, буква з)
Член 2, буква й)	Член 2, буква л)	—
Член 2, буква к)	—	Член 2, буква й)
Член 3	Член 3	—
Член 4, параграф 1, първо изречение	—	Член 3, параграф 1
Член 4, параграф 1, второ изречение	—	Член 3, параграф 2
Член 4, параграф 1, трето изречение	—	—
Член 4, параграф 1, четвърто изречение	—	Член 4, параграф 1
—	—	Член 3, параграф 3
—	—	Член 4, параграфи 2, 3 и 4
—	—	Член 5
—	—	Член 6
—	—	Член 7
Член 5, параграф 1	Член 4, параграф 1	—
Член 5, параграф 3	Член 4, параграф 2	—
Член 6, параграфи 1, 2, 3 и 4	Член 5, параграфи 1, 2, 3 и 4	—
Член 6, параграф 5	—	—
Член 7	Член 6	Член 12
Член 8, параграф 1, първо тире	Член 7, параграф 1, първа алинея, буква а)	—
Член 8, параграф 1, второ тире	—	Член 13, параграф 1
Член 8, параграф 1, трето тире	Член 7, параграф 1, първа алинея, буква б)	—
—	Член 7, параграф 1, втора алинея	Член 13, параграф 1, втора алинея
Член 8, параграф 2	член 7, параграф 2	—
Член 8, параграф 2, втора алинея	—	Член 13, параграф 2

Директива 94/57/ЕО	Директива 2009/15/ЕО	Настоящият регламент
Член 9, параграф 1	—	—
Член 9, параграф 2	—	—
Член 10, параграф 1, уводна част	Член 8	—
Член 10, параграф 1, букви а), б) и в), параграфи 2, 3 и 4	—	—
Член 11, параграфи 1 и 2	Член 9, параграфи 1 и 2	—
Член 11, параграфи 3 и 4	—	Член 8, параграфи 1 и 2
Член 12	Член 10	—
Член 13	—	—
Член 14	Член 11, параграфи 1 и 2	—
—	Член 11, параграф 3	—
—	Член 12	—
—	—	Член 9
Член 15, параграф 1	—	—
—	—	Член 10, параграфи 1 и 2
Член 15, параграф 2	—	Член 10, параграф 3
Член 15, параграф 3	—	Член 10, параграф 4
Член 15, параграф 4	—	Член 10, параграф 5
Член 15, параграф 5	—	Член 10, параграф 6, първа, втора, трета и пета алинея
—	—	Член 10, параграф 6, четвърта алинея
Член 16	Член 13	—
Член 17	Член 16	—
—	Член 14	—
—	Член 15	—
—	—	Член 11
—	—	Член 14
—	—	Член 15
—	—	Член 16
—	—	Член 17
—	—	Член 18
—	—	Член 19
Приложение	—	Приложение I
—	Приложение I	—
—	Приложение II	Приложение II

## РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 392/2009 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

от 23 април 2009 година

относно отговорността на превозвачите на пътници по море в случай на произшествия

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за създаване на Европейската общност, и по-специално член 80, параграф 2 от него,

като взеха предвид предложението на Комисията,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет <sup>(1)</sup>,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите <sup>(2)</sup>,

в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Договора <sup>(3)</sup>, в контекста на съвместния текст, одобрен от Помилителния комитет на 3 февруари 2009 г.,

като има предвид, че:

- (1) В рамките на общата транспортна политика е необходимо приемането на допълнителни мерки с цел подобряване на безопасността на морския транспорт. Тези мерки следва да включват правила за отговорност за вреди, причинени на пътници, тъй като е важно да се гарантира подходяща степен на обезщетяване на пътниците, претърпели произшествия по море.
- (2) Протоколът от 2002 г. към Атинската конвенция относно превоза на пътници и личния им багаж по море от 1974 г. беше приет на 1 ноември 2002 г. под егидата на Международната морска организация (ММО). Общността и нейните държави-членки са в процес на вземане на решение за евентуалното им присъединяване към или ратифициране на този протокол. Във всички случаи разпоредбите на същия, които са въведени в настоящия регламент, следва да започнат да се прилагат за Общността не по-късно от 31 декември 2012 г.
- (3) Атинската конвенция относно превоза на пътници и личния им багаж по море от 1974 г., изменена с протокола от 2002 г. („Атинската конвенция“), се прилага единствено към международния транспорт. Разграничението между национален и международен

транспорт бе премахнато в рамките на вътрешния пазар на услуги в областта на морския транспорт и следователно е уместно да се постигне еднакво равнище и еднакъв характер на отговорността както в международния, така и в националния транспорт в рамките на Общността.

- (4) Застрахователните договорености, изискуеми по Атинската конвенция, трябва да съответстват на финансовите възможности на корабособствениците и застрахователните дружества. Корабособствениците трябва да бъдат в състояние да управляват своите застрахователни договорености по икономически приемлив начин и по-специално в случая на малки корабни компании, извършващи национални транспортни услуги, трябва да се отчита сезонният характер на техните операции. Следователно при определяне на застрахователните договорености по настоящия регламент следва да се държи сметка за различните класове кораби.
- (5) Целесъобразно е превозвачът да бъде задължен да изплати авансово плащане в случай на смърт или телесна повреда на пътник, при което авансовото плащане не представлява признаване на отговорност.
- (6) Преди отпътуването или, ако това е невъзможно, най-късно при отпътуването, на тези пътници следва да бъде осигурена информация за правата, които им се предоставят.
- (7) На 19 октомври 2006 г. Правният комитет на ММО прие Резерва и Насоки за прилагане на Атинската конвенция на ММО („Насоки на ММО“), с цел разглеждане на определени въпроси в рамките на Атинската конвенция, по-специално обезщетенията за вреди, свързани с тероризъм. Като такива Насоките на ММО може да бъдат считани за *lex specialis*.
- (8) Настоящият регламент въвежда и придава обвързващ характер на части от Насоките на ММО. В тази връзка, когато в разпоредбите на Насоките на ММО се среща глаголет „следва“, той следва по-специално да се разбира в значението „трябва“.
- (9) Разпоредбите на Атинската конвенция (приложение I) и на Насоките на ММО (приложение II) следва да се тълкуват *mutatis mutandis* в контекста на законодателството на Общността.

<sup>(1)</sup> ОВ С 318, 23.12.2006 г., стр. 195.

<sup>(2)</sup> ОВ С 229, 22.9.2006 г., стр. 38.

<sup>(3)</sup> Становище на Европейския парламент от 25 април 2007 г. (ОВ С 74 Е, 20.3.2008 г., стр. 562), Обща позиция на Съвета от 6 юни 2008 г. (ОВ С 190 Е, 29.7.2008 г., стр. 17), Позиция на Европейския парламент от 24 септември 2008 г. (все още непубликувана в Официален вестник), Решение на Съвета от 26 февруари 2009 г. и Законодателна резолюция на Европейския парламент от 11 март 2009 г. (все още непубликувана в Официален вестник).



- (10) Системата за отговорност, предвидена в настоящия регламент, следва постепенно да обхване различните класове кораби, посочени в член 4 от Директива 98/18/ЕО на Съвета от 17 март 1998 г. за правилата за безопасност и стандартите на пътническите кораби <sup>(1)</sup>. Следва да се вземат предвид последиците за цените на билетите и възможността да бъде получено достъпно застрахователно покритие на изискуемото ниво на фона на политиката за увеличаване правата на пътниците, както и с оглед на сезонния характер на част от трафика.
- (11) Въпросите, обхванати от членове 17 и 17а на Атинската конвенция, са от изключителната компетентност на Общността, доколкото тези членове засягат правилата, установени с Регламент (ЕО) № 44/2001 на Съвета от 22 декември 2000 г. относно компетентността, признаването и изпълнението на съдебни решения по граждански и търговски дела <sup>(2)</sup>. Доколкото е така, тези две разпоредби ще съставляват част от правния ред на Общността, когато Общността се присъедини към Атинската конвенция.
- (12) За целите на настоящия регламент изразът „или е регистриран в държава-членка“ следва да се тълкува като означаващ, че държавата на знамето за целите на понятието за безрбоут чартърна регистрация е държава-членка или договаряща страна по Атинската конвенция. Държавите-членки и Комисията следва да предприемат необходимите стъпки, за да приканят ММО да разработи насоки относно понятието безрбоут чартърна регистрация.
- (13) За целите на настоящия регламент изразът „оборудване за подпомагане на двигателната способност“ не следва да се тълкува като означаващ багаж или превозни средства по смисъла на член 8 от Атинската конвенция.
- (14) Мерките, необходими за прилагане на настоящия регламент, следва да бъдат приети в съответствие с Решение 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 г. за установяване на реда и условията за упражняване на изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията <sup>(3)</sup>.
- (15) По-специално, на Комисията следва да бъде предоставено правомощието да изменя настоящия регламент, за да въведе последващите изменения към международните конвенции, протоколите, кодовете и резолюциите, свързани с него. Тъй като тези мерки са от общ характер и са предназначени да изменят несъществени елементи на настоящия регламент, включително чрез допълването му с нови несъществени елементи, те трябва да бъдат приети в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, предвидена в член 5а от Решение 1999/468/ЕО.
- (16) Европейска агенция за морска безопасност, създадена с Регламент (ЕО) №1406/2002 на Европейския парламент и на Съвета <sup>(4)</sup> следва да подпомага Комисията при подготовката и изготвянето на проекта на доклад за напредъка по отношение на действието на правилата, предвидени от настоящата директива.
- (17) Националните органи, по-специално пристанищните власти, играят основна и жизненоважна роля при определянето и управлението на различните рискове, свързани с морската безопасност.
- (18) В декларацията си относно морската безопасност от 9 октомври 2008 г. държавите-членки са поели твърд ангажимент да изразят най-късно до 1 януари 2012 г. съгласието си да се обвържат с Международната конвенция за ограничаване на отговорността при морски искиове от 1976 г., изменена с Протокола от 1996 г. Държавите-членки могат да се възползват от възможността, предвидена в член 15, параграф 3а от същата конвенция, да уредят със специални разпоредби от настоящия регламент системата за ограничаване на отговорността, приложима към пътниците.
- (19) Тъй като целта на настоящия регламент, а именно установяването на единен набор от правила, уреждащи правата на морските превозвачи и техните пътници в случай на произшествие, не може да бъде постигната в достатъчна степен от държавите-членки и следователно, поради мащаба и последиците на настоящия регламент може да бъде постигната по-добре на общностно равнище, Общността може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора. В съответствие с принципа на пропорционалността, уреден в същия член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигане на тази цел,

## ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

## Член 1

## Предмет

1. Настоящият регламент установява режима на Общността по отношение на отговорността и застраховката във връзка с превоза на пътници по море, както е посочено в приложимите разпоредби на:

- а) Атинската конвенция относно превоза на пътници и личния им багаж по море от 1974 г., изменена с протокола към нея от 2002 г. („Атинската конвенция“), посочена в приложение I; и
- б) Резервата и Насоките за прилагане на Атинската конвенция на ММО, приети от Правния комитет на ММО на 19 октомври 2006 г. („Насоки на ММО“), посочени в приложение II.

<sup>(1)</sup> ОВ L 144, 15.5.1998 г., стр. 1.

<sup>(2)</sup> ОВ L 12, 16.1.2001 г., стр. 1.

<sup>(3)</sup> ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр. 23.

<sup>(4)</sup> ОВ L 208, 5.8.2002 г., стр. 1.

2. Освен това настоящият регламент разширява приложението на тези разпоредби до превоза на пътници по море в рамките на една държава-членка на борда на кораби от класове А и В съгласно член 4 от Директива 98/18/ЕО, и установява някои допълнителни изисквания.

3. Не по-късно от 30 юни 2013 г. Комисията представя, ако е необходимо, законодателно предложение за разширяване на приложното поле на настоящия регламент по отношение на кораби от класове С и D по член 4 от Директива 98/18/ЕО.

#### Член 2

##### Приложно поле

Настоящият регламент се прилага за всички международни превози по смисъла на член 1, точка 9 от Атинската конвенция, както и за превоза по море в рамките на една държава-членка на борда на кораби, включени в класове А и В по член 4 от Директива 98/18/ЕО, когато:

- а) корабът плава под знамето на или е регистриран в държава-членка;
- б) договърът за превоз е съставен в държава-членка; или
- в) отправното пристанище или пристанището по местоназначение според договора за превоз се намира в държава-членка.

Държавите-членки може да прилагат настоящия регламент към всички вътрешни превози по море.

#### Член 3

##### Отговорност и застраховане

1. Режимът на отговорност по отношение на пътниците, личния им багаж и превозните им средства и правилата относно застраховката или друго финансово обезпечение се уреждат от настоящия регламент, от членове 1 и 1а, член 2, параграф 2, членове 3—16, членове 18, 20 и 21 от Атинската конвенция, посочена в приложение I, както и от разпоредбите на Насоките на ММО, посочени в приложение II.

2. Насоките на ММО, посочени в приложение II, имат обвързващ характер.

#### Член 4

##### Обезщетение по отношение на оборудване за подпомагане на двигателната способност или на друго специално оборудване

В случай на погиване или повреда на оборудване за подпомагане на двигателната способност или на друго специално оборудване, използвано от пътник с намалена двигателна способност, отговорността на превозвача се урежда от член 3, параграф 3 от Атинската конвенция. Обезщетението съответства на паричната равностойност на съответното оборудване или, когато е приложимо, на разходите за ремонта му.

#### Член 5

##### Общо ограничаване на отговорността

1. Настоящият регламент не изменя правата или задълженията на превозвача или на фактическия превозвач, предвидени в националното законодателство по прилагане на Международната конвенция за ограничаване на отговорността при морски искиове (LLMC) от 1976 г., изменена с протокола от 1996 г., включително всякакви бъдещи изменения на същата.

При липсата на такова приложимо национално законодателство, отговорността на превозвача или на фактическия превозвач се урежда от разпоредбите на член 3 от настоящия регламент.

2. По отношение на искиове свързани със загуба на човешки живот или телесна повреда на пътник, причинени от някой от рисковете, посочени в параграф 2.2 от Насоките на ММО, превозвачът и фактическият превозвач може да ограничават своята отговорност съгласно разпоредбите, посочените в параграф 1 от настоящия член.

#### Член 6

##### Авансови плащания

1. Когато смъртта или телесната повреда на пътник е била причинена от морски инцидент, превозвачът, който фактически е осъществил целия или част от превоза, по време на който е настъпил инцидентът, извършва авансово плащане, достатъчно за покриване на непосредствените икономически нужди, пропорционално на причинената вреда, в 15-дневен срок от установяване на самоличността на лицето, което има право на обезщетение. При смърт размерът на това плащане е не по-малко от 21 000 EUR.

Настоящата разпоредба се прилага и в случаите, когато превозвачът е установен в Общността.

2. Авансовото плащане не съставлява признание на отговорността и може да бъде приспаднато от всякакви последващи плащания, извършени въз основа на настоящия регламент. То не може да бъде възстановено, освен в случаите, предвидени в член 3, параграф 1 и в член 6 от Атинската конвенция или в допълнение А към Насоките на ММО, или когато лицето, получило авансовото плащане, се окаже различно от лицето, имащо право на обезщетение.

#### Член 7

##### Информация, предоставяна на пътниците

Без да се засягат задълженията на туроператорите, предвидени в Директива 90/314/ЕИО на Съвета от 13 юни 1990 г. относно пакетните туристически пътувания, пакетните туристически ваканции и пакетните туристически обиколки<sup>(1)</sup>, превозвачът и/или фактическият превозвач гарантират, че пътниците са получили подходяща и изчерпателна информация относно правата им съгласно настоящия регламент.

<sup>(1)</sup> ОВ L 158, 23.6.1990 г., стр. 59.

Когато договорът за превоз е бил сключен в държава-членка, тази информация се предоставя на всички места за продажба, включително продажба по телефон и интернет. Когато мястото на отпътуване е в държава-членка, информацията се предоставя преди отпътуването. Във всички останали случаи тя се предоставя най-късно при отпътуването. Доколкото информацията, изисквана по настоящия член, е осигурена от превозача или от фактическия превозач, другият не е длъжен да я предостави. Тази информация се предоставя във възможно най-подходяща форма.

С цел спазване на изискването за предоставяне на информация по настоящия член, превозачът и фактическият превозач представят на пътниците най-малко информацията, изразяваща се в кратко изложение на разпоредбите на настоящия регламент, изготвено от Комисията и направено обществено достояние.

#### Член 8

##### Доклад

Не по-късно от три години след началната дата на прилагане на настоящия регламент Комисията съставя доклад за неговото прилагане, в който *inter alia* се отчитат икономическото развитие и развитието в рамките на международните форуми.

Този доклад може да бъде придружен от предложение за изменение на настоящия регламент или от проектопредложение, което да бъде внесено от страна на Общността в съответните международни форуми.

#### Член 9

##### Изменения

1. Мерките, предназначени да изменят несъществени елементи на настоящия регламент и свързани с включването на изменения на границите, установени в член 3, параграф 1, член 4а, параграф 1, член 7, параграф 1 и член 8 от Атинската конвенция, предприети, за да бъдат взети предвид решения, приети съгласно член 23 от посочената конвенция както и съответстващите актуализации на приложение I към настоящия регламент, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 10, параграф 2 от настоящия регламент.

Като взема предвид последиците за цените на билетите и способността да бъде получено достъпно застрахователно покритие на изискуемото ниво в контекста на политиката за увеличаване на правата на пътниците, както и с оглед сезонния характер на част от трафика, Комисията приема мярка във връзка с установените в приложение I ограничения за кораби от клас В по член 4 от

Директива 98/18/ЕО в срок до 31 декември 2016 г. въз основа на подходяща оценка на въздействието. Тази мярка, предназначена да измени несъществени елементи на настоящия регламент, се приема в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 10, параграф 2 от настоящия регламент.

2. Мерките, предназначени да изменят несъществени елементи на настоящия регламент и свързани с отразяване на измененията на Насоките на ММО, посочени в приложение II, се приемат съгласно процедурата за регулиране с контрол, посочена в член 10, параграф 2.

#### Член 10

##### Процедура на комитет

1. Комисията се подпомага от Комитета по морската безопасност и предотвратяването на замърсяването от кораби (КМБПЗК), създаден с Регламент (ЕО) № 2099/2002 на Европейския парламент и на Съвета <sup>(1)</sup>.

2. При позоваване на настоящия параграф се прилагат член 5а, параграфи 1—4 и член 7 от Решение 1999/468/ЕО, като се вземат предвид разпоредбите на член 8 от него.

#### Член 11

##### Преходни разпоредби

1. По отношение на превоза по море в рамките на една държава-членка на борда на кораби от клас А по член 4 от Директива 98/18/ЕО, държавите-членки може да решат да отложат прилагането на настоящия регламент за период до четири години след началната дата на прилагане на настоящия регламент.

2. По отношение на превоза по море в рамките на една държава-членка на борда на кораби от клас В по член 4 от Директива 98/18/ЕО държавите-членки може да решат да отложат прилагането на настоящия регламент за период до 31 декември 2018 г.

#### Член 12

##### Влизане в сила

Настоящият регламент влиза в сила в деня след публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Той се прилага от датата на влизането в сила на Атинската конвенция за Общността и във всички случаи не по-късно от 31 декември 2012 г.

<sup>(1)</sup> ОВ L 324, 29.11.2002 г., стр. 1.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави-членки.

Съставено в Страсбург на 23 април 2009 година.

За Европейския парламент  
Председател  
H.-G. PÖTTERING

За Съвета  
Председател  
P. NEČAS

---

## ПРИЛОЖЕНИЕ I

**РАЗПОРЕДБИ НА АТИНСКАТА КОНВЕНЦИЯ ОТНОСНО ПРЕВОЗА НА ПЪТНИЦИ И ЛИЧНИЯ ИМ БАГАЖ ПО МОРЕ, ОТ ЗНАЧЕНИЕ ЗА ПРИЛАГАНЕТО НА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ**

(Консолидиран текст на Атинската конвенция относно превоза на пътници и личния им багаж по море от 1974 г. и на протокола към нея от 2002 г.)

## Член 1

**Определения**

В настоящата конвенция следните понятия имат посоченото по-долу значение:

- 1) а) „превозвач“ означава лице, което е сключило или от името на което е сключен договор за превоз, независимо дали превозът фактически се осъществява от това лице или от фактически превозвач;
  - б) „фактически превозвач“ означава лице, различно от превозвача, било то корабособственик, наемател на кораб или корабен оператор, което фактически осъществява целия превоз или част от него; както и
  - в) „превозвач, който фактически осъществява целия превоз или част от него“ означава фактическият превозвач или превозвачът, доколкото превозът фактически се осъществява от превозвача;
- 2) „договор за превоз“ означава договор, сключен от или от името на превозвача, за морски превоз на пътник, или в зависимост от случая, на пътник и личния му багаж;
- 3) „кораб“ означава единствено морски плавателен съд, с изключение на превозно средство на въздушна възглавница;
- 4) „пътник“ означава всяко лице, превозвано на кораб:
    - а) по силата на договор за превоз; или
    - б) което, със съгласието на превозвача, съпровожда превозно средство или живи животни, предмет на договор за превоз на товари, който не се урежда от настоящата конвенция;
- 5) „багаж“ означава всяка вещ или превозно средство, превозвани от превозвача по силата на договор за превоз, с изключение на:
    - а) вещи и превозни средства, които се превозват по силата на договор за наем на кораб, товарителница или друг договор, който се отнася предимно до превоз на товари; както и
    - б) живи животни;
- 6) „ръчен багаж“ означава багаж, който пътникът държи в каютата си или по друг начин държи, пази или контролира. Освен за целите на прилагането на точка 8 на настоящия член и член 8, ръчният багаж включва багажа на пътника, намиращ се във или върху превозното му средство;
- 7) „погиване или повреда на багаж“ включва имуществени вреди вследствие на недоставянето на багажа обратно на пътника в разумен срок след пристигането на кораба, на който багажът е бил или е следвало да бъде превозен, но не включва закъснения вследствие на трудови спорове;
- 8) „превоз“ обхваща следните периоди:
    - а) по отношение на пътника и ръчния му багаж — периодът, през който пътникът и/или ръчният му багаж се намират на борда на кораба, или периодът на качване или слизане от борда на кораба, както и периодът, през който пътникът и ръчният му багаж се превозват по вода от сушата до кораба или обратно, ако разходите за този превоз са включени в цената на билета или ако плавателният съд, използван за този допълнителен превоз, е предоставен на разположение на пътника от превозвача. Въпреки това по отношение на пътника превозът не включва периода, през който същият се намира на морски терминал, морска гара, кей или каквото и да е друго пристанищно съоръжение;

- б) по отношение на ръчния багаж — също така и периода, през който пътникът се намира на морски терминал, морска гара, кей или каквото и да е друго пристанищно съоръжение, ако съответният багаж е бил приет за превоз от превозвача, негов служител или представител, и не е бил доставен обратно на пътника;
- в) по отношение на друг, различен от ръчен, багаж — периода от приемането на багажа за превоз от превозвача, негов служител или представител на брега или на борда, до обратното му доставяне от превозвача, негов служител или представител;
- 9) „международен превоз“ означава всеки превоз, при който съгласно договора за превоз отправното пристанище и пристанището по местоназначение се намират в две различни държави или в една държава, ако съгласно договора за превоз или планирания маршрут има междинно пристанище за акостиране в друга държава;
- 10) „Организация“ означава Международната морска организация;
- 11) „генерален секретар“ означава генералният секретар на Организацията.

#### Член 1а

### Приложение

Приложението към настоящата конвенция съставлява неразделна част от нея.

#### Член 2

### Прилагане

1. [...] (\*)
2. Независимо от разпоредбите на параграф 1 от настоящия член, настоящата конвенция не се прилага, когато по силата на друга международна конвенция относно превоза на пътници или багаж с друг вид транспорт превозът е подчинен на режим на гражданска отговорност съгласно разпоредбите на съответната конвенция, доколкото прилагането на тези разпоредби е задължително за превоза по море.

#### Член 3

### Отговорност на превозвача

1. Превозвачът отговаря за претърпени вреди вследствие на смърт или телесна повреда на пътник, причинена от морски инцидент, доколкото вредите, свързани с пътника, във всеки отделен случай не надвишават 250 000 разчетни единици, освен ако превозвачът докаже, че инцидентът е:

- а) настъпил вследствие на война, враждебни действия, гражданска война, бунт или природно явление от изключителен, неизбежен и непреодолим характер; или
- б) е изцяло причинен от действие или бездействие на трето лице, извършено или допуснато с намерение да се причини произшествието.

Ако и доколкото вредите надвишават посочените граници, превозвачът отговаря и за горницата, освен ако докаже, че инцидентът, от който произтичат вредите, не е настъпил по негова вина, включително небрежност.

2. Превозвачът е отговорен за претърпените вреди вследствие на смърт или телесна повреда на пътник, които не са причинени от морски инцидент, ако инцидентът, от който произтичат вредите, е настъпил по вина, включително небрежност, на превозвача. Тежестта на доказване на вина, включително небрежност, се носи от ищца.

3. Превозвачът е отговорен за вредите от погиване или повреда на ръчен багаж, ако инцидентът, от който произтичат вредите, е настъпил по вина, включително небрежност, на превозвача. Вината, включително небрежността, на превозвача за вреди, причинени от морски инцидент, се предполага.

4. Превозвачът е отговорен за вредите от погиване или повреда на багаж, различен от ръчен багаж, ако инцидентът, от който произтичат вредите, е настъпил по вина, включително небрежност, на превозвача.

5. За целите на настоящия член:

- а) „морски инцидент“ означава корабкрушение, преобръщане, сблъскване или засядане на кораба, експлозия или пожар, или неизправност на кораба;
- б) „вина, включително небрежност, на превозвача“ включва вина, включително небрежност, на служителите на превозвача, действащи в рамките на трудовите си задължения;

(\*) Разпоредбата не е възпроизведена.



в) „неизправност на кораба“ означава всяка неизправност, повреда или неспазване на приложимите норми за безопасност по отношение на която и да е част на кораба или неговото оборудване, когато тази част се използва за напускане на кораба, евакуация, качване или слизане на пътници от борда; или за задвижване, управление, безопасна навигация, приставане, поставяне на котва, пристигане или напускане на котвена стоянка, или извършване на действия за ограничаване на щетите при корабно наводнение; или за спускане на спасителни съоръжения; както и

г) понятието „вреди“ не включва наказателното или наиздателно обезщетение за вреди.

6. Отговорността на превозвача по настоящия член се отнася единствено за вреди, произтичащи от инциденти, настъпили по време на превоза. Тежестта на доказване, че инцидентът, от който произтичат вредите, е настъпил по време на превоза, както и на размера на вредите, се носи от ищца.

7. Настоящата конвенция не засяга регресните права на превозвача срещу трети лица или правото му да се позовава на съпричиняване съгласно член 6 от настоящата конвенция. Разпоредбите на настоящия член не засягат правото на ограничаване на отговорността съгласно членове 7 или 8 от настоящата конвенция.

8. Презумпцията за вина, включително небрежност, на определена страна или възлагането на тежестта на доказване на определена страна не са пречка за разглеждане на доказателства в полза на тази страна.

#### Член 4

##### Фактически превозвач

1. Ако осъществяването на превоза или на част от него е възложено на фактически превозвач, превозвачът въпреки това продължава да носи отговорност за целия превоз съгласно разпоредбите на настоящата конвенция. Освен това фактическият превозвач упражнява правата и изпълнява задълженията, предвидени в разпоредбите на настоящата конвенция, за осъществената от него част от превоза.

2. По отношение на превоза, осъществен от фактическия превозвач, превозвачът е отговорен за действията и бездействиата на фактическия превозвач и неговите служители и представители при изпълнение на трудовете им задължения.

3. Всички специални уговорки, съгласно които превозвачът поема задължения, които не са предвидени в настоящата конвенция, както и всеки отказ от предоставени от настоящата конвенция права, произвеждат действие за фактическия превозвач, само ако са изрично и писмено приети от него.

4. Когато и доколкото и превозвачът и фактическият превозвач носят отговорност, те отговарят солидарно.

5. Разпоредбите на настоящия член не засягат правата на превозвача срещу фактическия превозвач и обратно.

#### Член 4а

##### Задължително застраховане

1. При превоз на пътници на борда на кораб, регистриран в държава страна по конвенцията, който има издадено разрешително за превоз на повече от дванадесет пътника, и в случаите, когато се прилага настоящата конвенция, всеки превозвач, който фактически осъществява целия превоз или част от него, сключва договор за застраховка или друго финансово обезпечение, като например банкова гаранция или гаранция от подобна финансова институция, за покриване на отговорността съгласно настоящата конвенция при смърт и телесна повреда на пътници. Границата на задължителната застраховка или на другото финансово обезпечение е не по-малко от 250 000 разчетни единици на пътник за всеки отделен случай.

2. За всеки кораб се издава удостоверение за сключена валидна застраховка или друго финансово обезпечение в съответствие с разпоредбите на настоящата конвенция, след като съответният орган на държава страна по конвенцията е установил, че са спазени изискванията по параграф 1. За кораб, регистриран в държава страна по конвенцията, съответното удостоверение се издава или заверява от съответния орган на държавата по мястото на регистрация на кораба; за кораб, който не е регистриран в държава страна по конвенцията, удостоверението може да бъде издадено или заверено от съответния орган на всяка държава страна по конвенцията. Удостоверението се съставя по образеца, посочен в приложението към настоящата конвенция, и съдържа следните данни:

а) наименование, отличителен номер или букви и пристанище на регистрация на кораба;

- б) наименование и основно място на дейност на превозвача, който фактически осъществява целия превоз или част от него;
  - в) определен от ММО идентификационен номер на кораба;
  - г) вид и срок на действие на обезпечението;
  - д) наименование и основно място на дейност на застрахователя или на друго лице, предоставящо финансово обезпечение, и, където е уместно, мястото на дейност, където е сключена застраховката или е учредено друго финансово обезпечение; както и
  - е) срок на валидност на удостоверението, който не е по-дълъг от срока на валидност на застраховката или на друго финансово обезпечение.
3. а) Държава страна по конвенцията, може да оправомощи призната от нея институция или организация да издаде удостоверението. Тази институция или организация информира съответната държава за всяко издадено удостоверение. Във всички случаи държавата страна по конвенцията изцяло гарантира пълнотата и точността на така издадените удостоверения и се задължава да осигури предприемането на необходимите мерки за изпълнение на това задължение.
- б) Държавите страни по конвенцията уведомяват генералния секретар за:
- i) конкретните отговорности и условия на правомощията, делегирани на признатата от нея институция или организация;
  - ii) оттеглянето на тези правомощия; както и
  - iii) датата, от която влиза в сила упражняването на тези правомощия или тяхното оттегляне.
- Делегирането на правомощия не поражда действие, преди да са изтекли три месеца от датата на уведомяването в тази връзка на генералния секретар.
- в) Институцията или организацията, оправомощена да издава удостоверения съгласно разпоредбите на настоящия параграф, е най-малкото оправомощена да отнема тези удостоверения при неспазване на условията, при които същите са издадени. Във всички случаи институцията или организацията докладват за отнемането на удостоверението на държавата, от чието име то е издадено.
4. Удостоверението се съставя на официалния/те език/езици на държавата, която го издава. Ако използваният език не е английски, френски или испански, текстът трябва да съдържа превод на един от тези езици и, ако държавата реши така — нейният официален език може да не бъде използван.
5. Удостоверението се държи на борда на кораба и екземпляр от него се предоставя на съответните органи, които поддържат корабните регистри, или ако корабът не е регистриран в държава страна по конвенцията, на съответния орган на държавата, издала или завершила удостоверението.
6. Застраховка или друго финансово обезпечение не отговарят на изискванията на настоящия член, ако действието им може да бъде прекратено на основания, различни от изтичане на посочения в удостоверението срок на валидност на застраховката или обезпечението, преди да са изтекли три месеца от датата, на която органите по параграф 5 са получили предизвестие за прекратяването им, освен ако удостоверението е било върнато на тези органи или е издадено ново удостоверение преди изтичането на посочения срок. Предходните разпоредби се прилагат съответно за всяко изменение, вследствие на което застраховката или другото финансово обезпечение престанат да отговарят на изискванията, определени в настоящия член.
7. Съгласно разпоредбите на настоящия член държавата по месторегистрация на кораба определя условията на издаване и срока на валидност на удостоверението.
8. Разпоредбите на настоящата конвенция не може да се тълкуват като препятстващи държава страна по конвенцията, да разчита на информация, получена от други държави, Организацията или други международни организации, свързана с финансовото състояние на предоставящите застраховки или друго финансово обезпечение за целите на настоящата конвенция. В тези случаи държавата страна по конвенцията, която разчита на такава информация, не се освобождава от отговорност в качеството ѝ на държава, издала удостоверението.

9. Издадените или заверени от компетентен орган на държава страна по конвенцията удостоверения се приемат от други държави страни по конвенцията, за целите на настоящата конвенция и се зачитат от другите държави страни по конвенцията, за равностойни на издадени или заверени от тях самите удостоверения, дори да са издадени или заверени по отношение на кораб, който не е регистриран в държава страна по конвенцията. Държава страна по конвенцията може по всяко време да поиска провеждането на консултация с държавата, изпала или завершила удостоверението, ако счете, че посоченият в застрахователното удостоверение застраховател или поръчител финансово не е във състояние да изпълни задълженията, възложени с настоящата конвенция.

10. Всеки иск за обезщетение, който е покрит от застраховка или друго финансово обезпечение съгласно разпоредбите на настоящия член, може да се предявява пряко срещу застрахователя или друго лице, предоставящо финансово обезпечение. В този случай определената в параграф 1 сума се прилага като граница на отговорността на застрахователя или друго лице, предоставящо финансово обезпечение, дори ако превозвачът или фактическият превозвач нямат право да ограничават отговорността. Освен това ответникът може да предяви възраженията (освен несъстоятелност или ликвидация), които превозвачът по параграф 1 би имал право да предяви в съответствие с настоящата конвенция. Освен това, ответникът може да предяви възраженията, че вредите са произтекли от умишлени нарушения на застрахованото лице, но не може да предяви други възражения, които ответникът би имал право да предяви по иск на застрахования срещу ответника. Във всички случаи ответникът има право да поиска превозвачът и фактическият превозвач да бъдат привлечени в съдебното производство.

11. Всички суми по застраховка или друго финансово обезпечение, сключени в съответствие с разпоредбите на параграф 1, се предоставят изключително за удовлетворяване на искове, предявени съгласно настоящата конвенция, а плащането на такива суми освобождава от всяка произтичаща от разпоредбите на настоящата конвенция отговорност до размера на изплатените суми.

12. Държава страна по конвенцията, не разрешава експлоатацията на кораб, плаващ под нейно знаме, за който се прилагат разпоредбите на настоящия член, освен ако за същия има издадено удостоверение по параграфи 2 или 15.

13. При спазване на разпоредбите на настоящия член всяка държава страна по конвенцията гарантира съгласно националното си законодателство, че е сключена валидна застраховка или друго финансово обезпечение до посочения в параграф 1 размер за всеки кораб, който притежава разрешително за превоз на повече от дванадесет пътника, независимо от мястото на регистрацията му, и който влиза във или напуска пристанище на територията на тази държава, доколкото се прилага настоящата конвенция.

14. Независимо от разпоредбите на параграф 5, държава страна по конвенцията, може да уведоми генералния секретар, че за целите на параграф 13 не се изисква от корабите да носят на борда си или да представят удостоверението по параграф 2, когато влизат във или напускат пристанища, намиращи се на нейна територия, при условие че държавата страна по конвенцията, която издава удостоверението, е уведомила генералния секретар, че разполага с достъпна за всички държави страни по конвенцията документация в електронна форма, доказваща наличието на такова удостоверение и даваща възможност на държавите страни по конвенцията да изпълнят задълженията си по параграф 13.

15. При липса на застраховка или друг вид финансово обезпечение по отношение на кораб, собственост на държава страна по конвенцията, съответните разпоредби от настоящия член не се прилагат за този кораб, но корабът следва да притежава удостоверение, издадено от компетентните органи на държавата по месторегистрация на кораба, удостоверяващо, че корабът е собственост на тази държава и отговорността му е обезпечена до размера, определен в съответствие с параграф 1. Удостоверението следва възможно най-точно определения в параграф 2 образец.

#### Член 5

##### Ценни предмети

Превозвачът не носи отговорност при погиване или повреда на наличности, прехвърлими ценни книжа, злато, сребърни изделия, бижута, украшения, произведения на изкуството или други ценности, освен когато такива ценности са били предадени с уговорка за пазене на превозвача, като в този случай превозвачът отговаря до границите, посочени в член 8, параграф 3, освен ако е уговорена по-висока граница в съответствие с член 10, параграф 1.

#### Член 6

##### Сърчиняване

В случай че превозвачът докаже, че смъртта или телесната повреда на пътник или погиването или повредата на багажа му е причинена от пътника или за тяхното причиняване е допринесла вина, включително небрежност на пътника, съдът, сезиран със спора, може да освободи изцяло или частично превозвача от отговорност в съответствие с разпоредбите на правото на съда.

## Член 7

**Граници на отговорността при смърт и телесна повреда**

1. Отговорността на превозвача при смърт или телесна повреда на пътник съгласно член 3 при никакви обстоятелства не може да превишава 400 000 разчетни единици за пътник за всеки отделен случай. В случай че съгласно правото на съда, сезиран със спора, обезщетението може да се определи под формата на периодични плащания, като капиталовата стойност на тези плащания не може да превишава посочената граница.
2. Държава - страна по конвенцията може да уреди определената в параграф 1 граница на отговорността с конкретни разпоредби в националното право, при условие че границата на отговорността съгласно националното право, ако такава е предвидена, не е по-ниска от определената в параграф 1. Държава — страна по конвенцията, която се възползва от предвидената в настоящия параграф възможност, уведомява генералния секретар за приетата граница на отговорността или за обстоятелството, че не е установена такава граница.

## Член 8

**Граница на отговорността при погиване или повреда на багаж или превозни средства**

1. Отговорността на превозвача при погиване или повреда на ръчен багаж при никакви обстоятелства не може да превишава 2 250 разчетни единици за пътник и за превоз.
2. Отговорността на превозвача при погиване или повреда на превозни средства, включително целия превозван в или върху превозното средство багаж, при никакви обстоятелства не може да превишава 12 700 разчетни единици за превозно средство и за превоз.
3. Отговорността на превозвача при погиване или повреда на багаж, различен от посочения в параграфи 1 и 2, при никакви обстоятелства не може да превишава 3 375 разчетни единици за пътник и за превоз.
4. Превозвачът и пътникът могат да се споразумеят, че по отношение на отговорността на превозвача се прилага самоучастие в размер до 330 разчетни единици в случай на причиняване на вреда на превозно средство и до 149 разчетни единици за пътник в случай на погиване или повреда на друг багаж, като тази сума се приспада от стойността на погиналото или повредено имущество.

## Член 9

**Разчетна единица и превръщане**

1. Посочената в настоящата конвенция разчетна единица е специално право на тираж (СПТ), определено от Международния валутен фонд. Посочените в член 3, параграф 1, член 4а, параграф 1, член 7, параграф 1 и член 8 суми се превръщат в националната парична единица на държавата на съда, пред когото е представен спорът, по стойността на тази парична единица спрямо специалното право на тираж към датата на решението или датата, уговорена между страните. Стойността на националната парична единица, изразена в специално право на тираж, на държава - страна по конвенцията, която е член на Международния валутен фонд, се изчислява по метода за оценка, прилаган от Международния валутен фонд, в сила за неговите операции и транзакции към съответната дата. Стойността на националната парична единица, изразена в специално право на тираж, на държава страна по конвенцията, която не е член на Международния валутен фонд, се изчислява по начин, определен от тази държава.
2. Въпреки това държава, която не е член на Международния валутен фонд и чието право не позволява прилагането на разпоредбите на параграф 1, може в момента на ратификация, приемане, утвърждаване или присъединяване към настоящата конвенция или по всяко време след това да заяви, че разчетната единица по параграф 1 се равнява на 15 златни франка. Златният франк по настоящия параграф съответства на тежест шестдесет и пет и половина милиграма злато при проба деветстотин на хиляда. Превръщането на златния франк в национална парична единица се извършва съгласно правото на съответната държава.
3. Посоченото в последното изречение на параграф 1 изчисляване и превръщането по параграф 2 се извършват по такъв начин, че да се изрази в националната парична единица на държавите страни по конвенцията, доколкото е възможно, същата действителна стойност на сумите по член 3, параграф 1, член 4а, параграф 1, член 7, параграф 1, и член 8, каквато би се получила при прилагането на първите три изречения от параграф 1. Държавите съобщават на генералния секретар начина на изчисляване съгласно параграф 1 или резултата от превръщането по параграф 2, в зависимост от случая, при депозиране на документите за ратификация, приемане, утвърждаване или присъединяване към настоящата конвенция, както и при всяка настъпила промяна в който и да е от тях.

## Член 10

**Допълнителни разпоредби относно границите на отговорност**

1. Превозвачът и пътникът могат да се споразумеят изрично и в писмена форма за по-високи граници на отговорност от определените в членове 7 и 8.
2. Лихвите върху обезщетението и съдебните разходи не се включват в границите на отговорност, определени в членове 7 и 8.

## Член 11

**Възражения и граници на отговорност на служители на превозвача**

В случай на предявяване на иск срещу служител или представител на превозвача или фактическия превозвач въз основа на причинена вреда, обхваната от настоящата конвенция, ако съответният служител или представител докаже, че е действал в изпълнение на трудовите си задължения, той има право да се възползва от възраженията и границите на отговорност, на които има право да се позоват превозвачът или фактическият превозвач съгласно настоящата конвенция.

## Член 12

**Съвкупност от искове**

1. При влизането им в сила определените в членове 7 и 8 граници на отговорност се прилагат по отношение на съвкупността от обезщетенията по всички искове, произтичащи от смърт или телесна повреда на пътник или при погиване или повреда на багаж.
2. По отношение на осъществения от фактически превозвач превоз, съвкупността от обезщетенията, дължими от превозвача и фактическия превозвач, както и от техните служители и представители, действащи в рамките на трудовите си задължения, не може да превишава най-голямата сума, която може да бъде присъдена срещу превозвача или фактическия превозвач съгласно настоящата конвенция, като нито едно от тези две лица не носи отговорност над приложимата за него граница.
3. Във всички случаи когато служител или представител на превозвача или фактическия превозвач има право съгласно член 11 от настоящата конвенция да се позовава на границите на отговорност, определени в членове 7 и 8, съвкупността от обезщетенията, дължими от превозвача или от фактическия превозвач, в зависимост от случая, както и от съответния служител или представител, не може да превишава тези граници.

## Член 13

**Загубване на правото на ограничаване на отговорността**

1. Превозвачът няма право да се ползва от определените в членове 7 и 8 и в член 10, параграф 1 граници на отговорност, ако се докаже, че вредата е настъпила поради действие или бездействие на превозвача, извършено или допуснато с намерение да се причини такава вреда или самонадеяно и със съзнанието, че подобна вреда вероятно би настъпила.
2. Служител или представител на превозвача или фактическия превозвач не може да се ползва от тези граници, ако се докаже, че вредата е настъпила поради действие или бездействие на въпросния служител или представител, извършено или допуснато с намерение да се причини такава вреда или самонадеяно и със съзнанието, че подобна вреда вероятно би настъпила.

## Член 14

**Основание на исковете**

Исковете за обезщетение при смърт или телесна повреда на пътник или за погиване или повреда на багаж могат да бъдат предявявани срещу превозвача или фактическия превозвач само на основание на настоящата конвенция.

## Член 15

**Уведомяване за погиване или повреда на багаж**

1. Пътникът уведомява писмено превозвача или негов представител:
  - a) в случай на очевидна повреда на багаж:
    - i) за ръчен багаж — преди или по време на слизане на пътника от плавателния съд;
    - ii) за останалия багаж — преди или по време на неговото доставяне обратно на пътника;

- б) в случай на повреда на багаж, която не е очевидна, или при погиване на багаж — в рамките на петнадесет дни от датата на слизане от плавателния съд или доставяне обратно на пътника или от деня, в който доставянето е трябвало да бъде извършено.
2. При неизпълнение от страна на пътника на разпоредбите на настоящия член се предполага, до доказване на противното, че багажът е получен без повреда.
3. Писменото уведомление не е необходимо, ако състоянието на багажа в момента на получаването е било подложено на съвместен оглед или проверка.

#### Член 16

##### Срокове за предявяване на искове

1. Всеки иск за обезщетение за вреди, произтичащи от смърт или телесна повреда на пътник или от погиване или повреда на багаж, се погасява с изтичането на двегодишен срок.
2. Давностният срок тече, както следва:
- а) в случай на телесна повреда — от датата на слизане на пътника от плавателния съд;
- б) в случай на смърт, настъпила по време на превоза — от датата, на която пътникът е трябвало да слезе от плавателния съд, а в случай на телесна повреда, настъпила по време на превоза и причинила смъртта на пътника след напускане на превозното средство — от датата на смъртта, но не по-късно от три години от датата на слизане от плавателния съд;
- в) в случай на погиване или повреда на багаж — от датата на слизане от плавателния съд или от датата, на която пътникът е трябвало да слезе от превозното средство, която от двете дати е по-късна.
3. Правото на съда, сезиран със спора, урежда основанията за спиране и прекъсване на давността, но при никакви обстоятелства не може да бъде предявен иск съгласно настоящата конвенция след изтичане на някой от следните срокове:
- а) пет години, считано от датата на слизане на пътника от плавателния съд или от датата, на която пътникът е трябвало да слезе от плавателния съд, която от двете дати е по-късна; или, ако този срок изтече по-рано,
- б) три години, считано от датата, на която ответникът е узнал или обективно е трябвало да узнае за телесната повреда, погиването или повредата, причинени от инцидента.
4. Независимо от разпоредбите на параграфи 1, 2 и 3 от настоящия член, давностният срок може да бъде удължен чрез декларация на превозвача или по споразумение между страните, сключено след настъпване на вредата. Декларацията или споразумението се съставят в писмена форма.

#### Член 17

##### Компетентен съд (\*)

#### Член 17а

##### Признаване и изпълнение (\*)

#### Член 18

##### Недействителност на договорните разпоредби

Недействителни са договорности, сключени преди настъпване на инцидента, причинил смърт или телесна повреда на пътник, или погиване или повреда на негов багаж, които целят освобождаването на всяко отговорно съгласно разпоредбите на настоящата конвенция лице от отговорност по отношение на пътника или да установи по-ниска граница на отговорността от определената в настоящата конвенция, с изключение на предвиденото в член 8, параграф 4, както и всички договорности, целяща преместването на доказателствената тежест, възложена на превозвача или на фактическия превозвач, или ограничаването на възможностите за избор, предвидени в член 17, параграфи 1 или 2. Недействителността на тези договорности обаче не води до недействителност на договора за превоз, който остава подчинен на разпоредбите на настоящата конвенция.

(\*) Разпоредбата не е възпроизведена.



## Член 20

**Ядрена вреда**

По настоящата конвенция не възниква отговорност за вреда, причинена от ядрена авария:

- а) ако операторът на ядрена инсталация е отговорен за такава вреда или по силата на Парижката конвенция от 29 юли 1960 г. за гражданска отговорност в областта на ядрената енергия, изменена с Допълнителния протокол към нея от 28 януари 1964 г., или по силата на Виенската конвенция от 21 май 1963 г. за гражданска отговорност за ядрена вреда, или по силата на всяко влязло в сила изменение или протокол към тях; или
- б) ако операторът на ядрената инсталация е отговорен за такава вреда по силата на национално право, уреждащо отговорността за такава вреда, при условие че това право установява във всички отношения също толкова благоприятно третиране за лицата, които могат да претърпят вреда, колкото Парижката или Виенската конвенция, или всяко влязло в сила изменение или протокол към тях.

## Член 21

**Търговски превоз, извършван от органи на публичната власт**

Настоящата конвенция се прилага за търговски превоз, извършван от държави или органи на публичната власт по силата на договор за превоз по смисъла на член 1.

[Членове 22 и 23 от Протокола от 2002 г. към Атинската конвенция относно превоза на пътници и личния им багаж по море от 1974 г.]

## Член 22

**Ревизия и изменение (\*)**

## Член 23

**Изменение на границите**

1. Без да се засягат разпоредбите на член 22, специалната процедура по настоящия член се прилага единствено с цел изменение на границите, посочени в член 3, параграф 1, член 4а, параграф 1, член 7, параграф 1 и член 8 от конвенцията, ревизирана с настоящия протокол.
2. По искане на най-малко половината от държавите - страни по настоящия протокол, но във всички случаи на не по-малко от шест от тях, всяко предложение за изменение на границите, включително и на размера на самоучастието по член 3, параграф 1, член 4а, параграф 1, член 7, параграф 1 и член 8 от конвенцията, ревизирана с настоящия протокол, се разпространява от генералния секретар до всички членове на Организацията и до всички държави страни по конвенцията.
3. Всяко изменение, предложено или разпространено по посочения по-горе начин, се предава на Правния комитет на Организацията (по-долу наричан „Правният комитет“) за разглеждане в срок най-малко шест месеца от датата на разпространението му.
4. Всички държави страни по конвенцията, ревизирана с настоящия протокол, независимо дали са членки на Организацията или не, имат право да участват в разискванията на Правния комитет за разглеждане и приемане на предложения за изменения.
5. Измененията се приемат с мнозинство от две трети от държавите страни по конвенцията, ревизирана с настоящия протокол, които присъстват и гласуват в Правния комитет, разширен съгласно параграф 4, при условие че най-малко половината от държавите страни по конвенцията, ревизирана с настоящия протокол, присъстват по време на гласуването.
6. Когато се произнася по предложение за изменение на границите, Правният комитет взема под внимание настъпилите застрахователни събития и по-специално размера на произтеклите от тях вреди, промените в паричните стойности и влиянието на предложеното изменение върху стойността на застраховките.

(\*) Разпоредбата не е възпроизведена.

7. а) Измененията на границите съгласно настоящия член не могат да бъдат разглеждани преди изтичане на срок от най-малко пет години от датата, на която настоящият протокол е открит за подписване, нито преди изтичане на срок от най-малко пет години от влизането в сила на предходно изменение, прието съгласно настоящия член.
- б) Границите не могат да бъдат завишавани до степен, че да надвишат сумата, съответстваща на границата, заложената в ревизираната с настоящия протокол конвенция, увеличена със сложна шестпроцентна годишна лихва, начислена от датата, на която настоящият протокол е открит за подписване.
- в) Границите не могат да бъдат завишавани до степен, че да надвишават сумата, съответстваща на трикратния размер на границата, заложен в конвенцията, ревизирана с настоящия протокол.
8. Организацията уведомява всички държави страни по конвенцията, за всяко изменение, прието в съответствие с параграф 5. Изменението се счита за прието след изтичане на срок от осемнадесет месеца от датата на уведомлението, освен ако в рамките на този срок не по-малко от една четвърт от държавите, които са били страни по конвенцията към момента на приемането на изменението, са съобщили на генералния секретар, че не приемат изменението. В този случай изменението се отхвърля и не поражда действие.
9. Изменение, считено за прието в съответствие с параграф 8, влиза в сила осемнадесет месеца след приемането му.
10. Всички държави страни по конвенцията са обвързани от изменението, освен ако денонсират настоящия протокол в съответствие с член 21, параграфи 1 и 2, най-малко шест месеца преди влизането в сила на изменението. Това денонсиране влиза в действие при влизането в сила на изменението.
11. Ако се приеме изменение, но не е изтекъл осемнадесетмесечният срок за одобрението му, държава, която през този период е станала страна по конвенцията, е обвързана от изменението, ако то влезе в сила. Държава, която става страна по конвенцията след този период, е обвързана от изменение, прието в съответствие с параграф 8. В случаите, посочени в настоящия параграф, една държава е обвързана от определено изменение, когато то влезе в сила или когато настоящият протокол влезе в сила за тази държава, която от двете дати настъпи по-късно.
-

## ПРИЛОЖЕНИЕ КЪМ АТИНСКАТА КОНВЕНЦИЯ

**УДОСТОВЕРЕНИЕ ЗА ЗАСТРАХОВКА ИЛИ ДРУГО ФИНАНСОВО ОБЕЗПЕЧЕНИЕ ВЪВ ВРЪЗКА С  
ОТГОВОРНОСТТА В СЛУЧАЙ НА СМЪРТ ИЛИ ТЕЛЕСНА ПОВРЕДА НА ПЪТНИК**

Издадено в съответствие с разпоредбите на член 4а от Атинската конвенция относно превоза на пътници и личния им багаж по море от 2002 г.

Наименование на кораба	Отличителен номер или букви	Идентификационен номер на кораба, определен от ММО	Пристанище на регистрация	Наименование и пълен адрес на основното място на дейност на превозвача, който фактически осъществява превоза

С настоящото се удостоверява, че по отношение на посочения по-горе кораб съществува застрахователна полица или друго финансово обезпечение, изпълняващи изискванията на член 4а от Атинската конвенция относно превоза на пътници и личния им багаж по море от 2002 г.

Вид обезпечение .....

Срок на действие на обезпечението .....

Име и адрес на застрахователя(ите) и/или на гаранта(ите)/поръчителя(ите)

Име .....

Адрес .....

Настоящото удостоверение е валидно до .....

Издадено или заверено от правителството на .....

(пълно обозначение на държавата)

ИЛИ

В случаите когато държава страна по конвенцията, прилага член 4а, параграф 3, следва да се използва следният текст:

Настоящото удостоверение е издадено по оправомощаване от правителството на .....

(пълно обозначение на държавата) от .....(наименование на институцията или организацията)

в ..... на .....

(Място)

(Дата):

.....  
(Подпис и длъжност на издаващото или заверяващото длъжностно лице)

Обяснителни бележки:

1. Обозначението на държавата може по желание да включва и посочване на компетентния орган на публичната власт на държавата, в която е издадено удостоверението.
2. Ако общият размер на обезпечението е осигурен от повече от един източник, следва да се посочи размерът за всеки от тях.
3. Ако са предоставени няколко вида обезпечение, те следва да се изброят.
4. В графата „Срок на действие на обезпечението“ трябва да се посочи датата, на която влиза в сила обезпечението.
5. В графата „Адрес“ на застрахователя(ите) и/или на гаранта(ите)/поръчителя(ите) трябва да се посочи основното място на дейност на застрахователя(ите) и/или на гаранта(ите)/поръчителя(ите). Ако е необходимо, се посочва мястото на дейност, където е сключена застраховката или е учредено друго обезпечение.

## ПРИЛОЖЕНИЕ II

Извлечение от резервата и Насоките за прилагане на Атинската конвенция от 2002 г. на ММО, приети от Правния комитет на Международната морска организация на 19 октомври 2006 г.

## РЕЗЕРВА И НАСОКИ ЗА ПРИЛАГАНЕ НА АТИНСКАТА КОНВЕНЦИЯ НА ММО

## Резерва

1. Атинската конвенция следва да се ратифицира със следната резерва или декларация със същото действие:

„[1.1.] Резерва във връзка с ратификацията от правителството на ... на Атинската конвенция относно превоза на пътници и личния им багаж по море от 2002 г. („Конвенцията“)

Ограничаване на отговорността на превозвачи и др.

[1.2.] Правителството на ... запазва правото и поема задължението да ограничи отговорността по член 3, параграфи 1 и 2 от конвенцията, ако такава възниква, по отношение на смърт или телесна повреда на пътник, причинени от които и да било от рисковете, посочени в параграф 2.2 от Насоките на ММО за прилагане на Атинската конвенция, до по-малката от следните суми:

— 250 000 разчетни единици по отношение на всеки пътник за всеки отделен случай;

или

— 340 милиона разчетни единици общо на кораб за всеки отделен случай.

[1.3.] Освен това правителството на ... запазва правото и поема задължението да прилага *mutatis mutandis* към случаите на такава отговорност параграфи 2.1.1 и 2.2.2 от Насоките на ММО за прилагане на Атинската конвенция.

[1.4.] По същия начин се ограничават отговорността на фактическия превозвач по член 4 от конвенцията, отговорността на служители и представители на превозвача или фактическия превозвач по член 11 от конвенцията и границите по отношение на съвкупността от дължимите обезщетения по член 12 от конвенцията.

[1.5.] Резервата и задължението по параграф 1.2 се прилагат независимо от основанията на отговорността по член 3, параграф 1 или 2 и независимо от всякакви разпоредби в противен смисъл на членове 4 и 7 от конвенцията; тази резерва и това задължение обаче не засягат действието на членове 10 и 13.

Задължително застраховане и ограничаване на отговорността на застрахователите

[1.6.] Правителството на ... запазва правото и поема задължението да ограничи изискването по член 4а, параграф 1 за поддържане на застраховка или друго финансово обезпечение в случай на смърт или телесна повреда на пътник, причинени от които и да било от рисковете, посочени в параграф 2.2 от Насоките на ММО за прилагане на Атинската конвенция, до по-малката от следните суми:

— 250 000 разчетни единици по отношение на всеки пътник за всеки отделен случай,

или

— 340 милиона разчетни единици общо на кораб за всеки отделен случай.

[1.7.] Правителството на ... запазва правото и поема задължението да ограничи отговорността на застрахователя или друго лице, предоставящо финансово обезпечение по член 4а, параграф 10 по отношение на смърт или телесна повреда на пътник, причинени от които и да било от рисковете, посочени в параграф 2.2 от Насоките на ММО за прилагане на Атинската конвенция, най-много до границата на сумата на застраховката или другото финансово обезпечение, което превозвачът е задължен да поддържа съгласно параграф 1.6 от настоящата резерва.

[1.8.] Правителството на ... също така запазва правото и поема задължението да прилага Насоките на ММО за прилагане на Атинската конвенция, включително разпоредбите, посочени в параграфи 2.1 и 2.2 от Насоките, към всяко задължително застраховане по конвенцията.

- [1.9.] Правителството на ... запазва правото и поема задължението да освободи лицето, предоставящо застраховка или друго финансово обезпечение по член 4а, параграф 1, от всяка отговорност, за която то не е поело задължение.

*Издаване на удостоверения*

- [1.10.] Правителството на ... запазва правото и поема задължението да издава удостоверения за застраховка съгласно член 4а, параграф 2 от конвенцията, с цел:

— да отрази ограничаването на отговорността и изискванията за застрахователно покритие, посочени в параграфи 1.2, 1.6, 1.7 и 1.9, както и

— да включи други подобни ограничения, изисквания и освобождавания, които прецени за необходими в зависимост от условията на застрахователния пазар към момента на издаване на удостоверението.

- [1.11.] Правителството на ... запазва правото и поема задължението да приема застрахователни удостоверения, издадени от други държави страни по конвенцията, съобразно подобна резерва.

- [1.12.] Всякакви подобни ограничения, изисквания и освобождавания се отразяват ясно в удостоверението, издадено или заверено съгласно член 4а, параграф 2 от конвенцията.

*Отношение между настоящата резерва и Насоките на ММО за прилагане на Атинската конвенция.*

- [1.13.] Правата, запазени посредством настоящата резерва, се упражняват при дължимото отчитане на Насоките на ММО за прилагане на Атинската конвенция и на всякакви изменения в тях, с цел да се осигури последователност. Ако предложение за изменение на Насоките на ММО за прилагане на Атинската конвенция, включително и на ограниченията, бъде одобрено от Правния комитет на Международната морска организация, измененията се прилагат от датата, определена от комитета. Това не засяга разпоредбите на международното право по отношение на правото на дадена държава да оттегли или измени своята резерва.“

**Насоки**

2. При настоящото състояние на застрахователния пазар държавите страни по конвенцията следва да издават застрахователни удостоверения въз основа на поето задължение от застраховател, покриващ рискове, свързани с военни действия, и друг застраховател, покриващ рискове, несвързани с военни действия. Всеки застраховател следва да носи отговорност само за своята част. Следва да се прилагат следните правила (посочените клаузи са установени в допълнение А):

- 2.1. Както спрямо свързаните, така и спрямо несвързаните с военни действия застраховки могат да се прилагат следните клаузи:

2.1.1. *Институтска клауза за изключване на застрахователни рискове, свързани с радиоактивно замърсяване, химически, биологически, биохимически и електромагнитни оръжия (Институтска клауза № 370);*

2.1.2. *Институтска клауза за изключване на застрахователни рискове, свързани с кибернетична атака (Институтска клауза № 380);*

2.1.3. *Възраженията и границите, прилагани по отношение на лице, предоставящо задължително финансово обезпечение съгласно конвенцията, изменена от настоящите насоки, по-специално границата от 250 000 разчетни единици по отношение на всеки пътник за всеки отделен случай;*

2.1.4. *Условието, че застраховката покрива само отговорности съгласно конвенцията, изменена от настоящите насоки; както и*

2.1.5. *Условието, че всякакви суми, заплатени съгласно конвенцията, служат за намаляване на непогасени задължения на превозвача и/или на неговия застраховател съгласно член 4а от конвенцията, дори и в случаите, когато те не са заплатени или поискани от съответните застрахователи за съответните свързани или несвързани с военни действия рискове.*

- 2.2. Застраховката срещу военни действия покрива отговорност, ако е предвидена такава; за вреди, претърпени в резултат на смърт или телесна повреда на пътник, причинена от:
- война, гражданска война, революция, въстание, бунт или произтичащи от тях граждански вълнения, или каквото и да е враждебно действие от или срещу воюваща сила,
  - пленяване, изземване, арест, принуда или задържане и последствията от тях или опитите за извършването им,
  - изоставени мини, торпеда, бомби или други изоставени военни оръжия,
  - терористичен акт или акт на лице, действало злонамерено или по политически подбуди, и действие, предприето за предотвратяване или противодействие на такъв риск,
  - конфискация и отчуждаване на собственост,
- и може да бъде предмет на следните освобождавания, ограничения и изисквания:
- 2.2.1. *Клауза за автоматично прекратяване на застрахователно покритие и за изключване на застрахователни рискове, свързани с военни действия*
- 2.2.2. В случай че исковете на отделни пътници съвкупно надхвърлят сумата от 340 милиона разчетни единици общо за кораб във всеки отделен случай, превозвачът има правото да поиска ограничаване на отговорността му до 340 милиона разчетни единици, като винаги се прилага условието, че:
- тази сума следва да се разпредели между ищщите пропорционално на приетите им искове,
  - тази сума може да се разпредели между ищщите, известни към момента на разпределението, под формата на един или повече траншове, както и че
  - тази сума може да бъде разпределена от застрахователя, съда или друг компетентен орган, към които застрахователят се е обърнал във всяка държава страна по конвенцията, в която е образувано съдебно производство по отношение на искове, за които се твърди, че са покрити от застраховката.
- 2.2.3. Клауза за 30-дневно предизвестие за случаите, които не са обхванати от 2.2.1.
- 2.3. Застраховката срещу несвързани с военни действия рискове следва да покрива всички рискове, предмет на задължително застраховане, които са различни от рисковете, изброени в 2.2, независимо дали същите подлежат на освобождаванията, ограниченията или изискванията, посочени в 2.1 и 2.2.
3. В допълнение Б е даден пример за два случая на поемане на задължение от застрахователи (сини карти) и за застрахователно удостоверение, съответстващи на настоящите насоки.
-



## ДОПЪЛНЕНИЕ А

## Клаузи, посочени в насоки 2.1.1, 2.1.2 и 2.2.1

**Институтска клауза за изключване на застрахователни рискове, свързани с радиоактивно замърсяване, химически, биологически, биохимически и електромагнитни оръжия** (клауза 370, 10/11/2003 г.)

Тази клауза е от първостепенно значение и се прилага с предимство пред всяка уговорка в настоящата застраховка, която ѝ противоречи

1. При никакви обстоятелства настоящата застраховка не покрива вреди, отговорности или разходи, които са пряко или непряко причинени или резултат от:
  - 1.1. йонизираща радиация или замърсяване с радиоактивност от ядрено гориво или отпадъци, или от изгарянето на ядрено гориво;
  - 1.2. радиоактивни, токсични, избухливи или други опасни или замърсяващи свойства на ядрена инсталация, реактор или друго ядрено съоръжение или ядрен компонент от тях;
  - 1.3. всяко оръжие или устройство, в което се използва атомно или ядрено деление и/или синтез или друга подобна реакция или радиоактивна сила или вещество;
  - 1.4. радиоактивни, токсични, избухливи или други опасни или замърсяващи свойства на ядрено вещество. Изключението в тази подклауза не обхваща радиоактивните изотопи, различни от ядреното гориво, когато тези изотопи се произвеждат, пренасят, съхраняват или използват за търговски, селскостопански, медицински, научни или други подобни мирни цели;
  - 1.5. всякакво химическо, биологическо, биохимическо или електромагнитно оръжие.

**Институтска автоматично прекратяване на застрахователно покритие и за изключване на застрахователни рискове, свързани с военни действия** (клауза 380, 10/11/2003 г.)

1. При спазване на клауза 10.2 по-долу, при никакви обстоятелства настоящата застраховка не покрива вреди, отговорности или разходи, които са пряко или непряко причинени или резултат от употребата или експлоатацията, като средство за нанасяне на вреди, на компютър, компютърна система, компютърна софтуерна програма, зловреден код, компютърен вирус или процес, или всяка друга електронна система.
2. В случаите, в които настоящата клауза се включва в полици, покриващи рискове от война, гражданска война, революция, въстание, бунт или граждански вълнения, произтичащи от тях, или враждебно действие от или срещу воюваща сила, или тероризъм или лице, действало по политически подбуди, клауза 10.1 не се прилага с цел да бъдат изключени вредите (които иначе биха били покрити), причинени от използването на компютър, компютърна система или компютърна софтуерна програма, или всяка друга електронна система в задействашата и/или направляващата система, и/или огнестрелния механизъм на оръжие или снаряд.

**Клауза за автоматично прекратяване на застрахователно покритие и за изключване на застрахователни рискове, свързани с военни действия**

## 1.1. Автоматично прекратяване на застрахователното покритие

Независимо дали е дадено предизвестие за прекратяване, застрахователното покритие съгласно настоящото се ПРЕКРАТЯВА АВТОМАТИЧНО

- 1.1.1. при избухването на война (независимо дали е обявена война или не) между която и да е от следните държави: Обединеното кралство, Съединените американски щати, Франция, Руската федерация, Китайската народна република;
- 1.1.2. по отношение на всеки плавателен съд, във връзка с който е осигурено застрахователно покритие съгласно настоящото, в случай че същият плавателен съд е иззет принудително за владение или ползване.

## 1.2. Война на петте сили

Настоящата застраховка изключва

- 1.2.1. вреди, отговорности или разходи, причинени от избухването на война (независимо дали е обявена война или не) между които и да е от следните държави: Обединеното кралство, Съединените американски щати, Франция, Руската федерация, Китайската народна република;
- 1.2.2. принудително изземване за владение или ползване.

## ДОПЪЛНЕНИЕ Б

## I. Примери за поемане на задължение от застрахователи (сини карти), посочени в насока 3

*Синя карта, издадена от застраховател за рискове, свързани с военни действия*

**Удостоверението е представено като доказателство за наличие на застраховка по член 4а от Атинската конвенция относно превоза на пътници и личния им багаж по море от 2002 г.**

Наименование на кораба:

Идентификационен номер на кораба, определен от ММО:

Пристанище на регистрация:

Име и адрес на собственика:

С настоящото се удостоверява, че по отношение на посочения по-горе кораб за периода, в който принадлежи на горепосочения собственик, действия застрахователна полица, изпълняваща изискванията на член 4а от Атинската конвенция относно превоза на пътници и личния им багаж по море от 2002 г., при спазване на всички изключения и ограничения, позволени при задължителното застраховане срещу рискове, свързани с военни действия, по конвенцията и насоките за прилагането ѝ, приети от Правния комитет на Международната морска организация през октомври 2006 г., включително по-специално следните клаузи: [На това място, по преценка на съставителя, могат да бъдат добавени съответните части на текста на конвенцията и на насоките с допълненията]

Срок на застраховката от: 20 февруари 2007 г.

до: 20 февруари 2008 г.

Като се приема, че застрахователят може да обезсили настоящото удостоверение с подаването на 30-дневно писмено предизвестие до посочения орган, при което отговорността на застрахователя съгласно настоящето се прекратява от датата на изтичане на този срок на предизвестие, но само по отношение на инциденти, възникващи след това.

Дата:

Настоящото удостоверение е издадено от:

War Risks, Inc

[Адрес]

.....

Като агент единствено на War Risks, Inc.

Подпис на застрахователя

*Синя карта, издадена от застраховател за рискове, несвързани с военни действия*

**Удостоверението е представено като доказателство за наличието на застраховка съгласно член 4а от Атинската конвенция относно превоза на пътници и личния им багаж по море от 2002 г.**

Наименование на кораба:

Идентификационен номер на кораба, определен от ММО:

Пристанище на регистрация:

Име и адрес на собственика:

С настоящото се удостоверява, че по отношение на посочения по-горе кораб за периода, в който принадлежи на посочения собственик, действия застрахователна полица, изпълняваща изискванията на член 4а от Атинската конвенция относно превоза на пътници и личния им багаж по море от 2002 г., при спазване на всички изключения и ограничения, позволени на застрахователите срещу рискове, несвързани с военни действия, по конвенцията и насоките за прилагането ѝ, приети от Правния комитет на Международната морска организация през октомври 2006 г., включително по-специално следните клаузи: [На това място, по преценка на съставителя, могат да бъдат добавени съответните части на текста на конвенцията и на насоките с допълненията]

Срок на застраховката от: 20 февруари 2007 г.

до: 20 февруари 2008 г.

Като се приема, че застрахователят може да обезсили настоящото удостоверение с подаването на тримесечно писмено предизвестие до посочения орган, при което отговорността на застрахователя съгласно настоящето се прекратява от датата на изтичане на този срок на предизвестие, но само по отношение на инциденти, възникващи след това.

Дата:

Настоящото удостоверение е издадено от:

PANDI P&I

[Адрес]

.....

Като агент единствено на PANDI P&I

Подпис на застрахователя

## II. Образец на удостоверение за застраховка, посочен в насока 3

### УДОСТОВЕРЕНИЕ ЗА ЗАСТРАХОВКА ИЛИ ДРУГО ФИНАНСОВО ОБЕЗПЕЧЕНИЕ ОТНОСНО ОТГОВОРНОСТТА В СЛУЧАЙ НА СМЪРТ ИЛИ ТЕЛЕСНА ПОВРЕДА НА ПЪТНИК

Издадено в съответствие с разпоредбите на член 4а от Атинската конвенция относно превоза на пътници и личния им багаж по море от 2002 г.

Наименование на кораба	Отличителен номер или букви	Идентификационен номер на кораба, определен от ММО	Пристанище на регистрация	Наименование и пълен адрес на основното място на дейност на превозвача, който фактически осъществява превоза

С настоящото се удостоверява, че по отношение на посочения по-горе кораб съществува застрахователна полица или друго финансово обезпечение, изпълняващи изискванията на член 4а от Атинската конвенция относно превоза на пътници и личния им багаж по море от 2002 г.

Вид обезпечение .....

Срок на действие на обезпечението .....

Име и адрес на застрахователя(ите) и/или на гаранта(ите)/поръчителя(ите)

Застрахователното покритие, за което се издава настоящото удостоверение, се разделя на част, касаеща застрахователни рискове, свързани с военни действия, и част, касаеща застрахователни рискове, несвързани с военни действия, съгласно Насоките за прилагане, приети от Правния комитет на Международната морска организация през октомври 2006 г. Към всяка от тези части на застрахователното покритие са приложими всички изключения и ограничения, позволени съгласно конвенцията и Насоките за прилагане. Застрахователите не носят солидарна отговорност. Застрахователите са:

За рискове, свързани с военни действия: War Risks, Inc., [адрес]

За рискове, несвързани с военни действия: Pandi P&I, [адрес]

Настоящото удостоверение е валидно до .....

Издадено или заверено от правителството на .....

(пълно обозначение на държавата)

ИЛИ

В случаите, когато държава страна по конвенцията прилага член 4а, параграф 3, следва да се използва следният текст:

Настоящото удостоверение е издадено по оповомощаване от правителството на ..... (пълно обозначение на държавата) от ..... (наименование на институцията или организацията)

В ..... на .....  
(Място) (Дата)

.....  
(Подпис и длъжност на издаващото или  
заверяващото длъжностно лице)

Обяснителни бележки:

1. Обозначението на държавата може по желание да включва и посочване на компетентния орган на публична власт на държавата, в която е издадено удостоверението.
2. Ако общият размер на обезпечението е осигурен от повече от един източник, следва да се посочи размерът за всеки от тях.
3. Ако са предоставени няколко вида обезпечение, те следва да се изброят.
4. В графата „Срок на действие на обезпечението“ трябва да се посочи датата, на която влиза в сила обезпечението.
5. В графата „Адрес“ на застрахователя(ите) и/или на гаранта(ите)/поръчителя(ите) трябва да се посочи основното място на дейност на застрахователя(ите) и/или на гаранта(ите)/поръчителя(ите). Ако е необходимо, се посочва мястото на дейност, където е сключена застраховката или е учредено друго обезпечение.

\_\_\_\_\_

## ДИРЕКТИВИ

## ДИРЕКТИВА 2009/15/ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

от 23 април 2009 година

**относно общите правила и стандарти за организациите за проверка и преглед на кораби и за съответните дейности на морските администрации****(преработена)****(текст от значение за ЕИП)**

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за създаване на Европейската общност, и по-специално член 80, параграф 2 от него,

като взеха предвид предложението на Комисията,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет <sup>(1)</sup>,като взеха предвид становището на Комитета на регионите <sup>(2)</sup>,в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Договора, предвид съвместния текст, одобрен от Помирителния комитет на 3 февруари 2009 г. <sup>(3)</sup>,

като имат предвид, че:

(1) Директива 94/57/ЕО на Съвета от 22 ноември 1994 г. относно общи правила и стандарти за оправомощените организации за инспектиране и преглед на кораби и за съответните действия на морските администрации <sup>(4)</sup> е била неколкратно съществено изменена. Тъй като предстои да бъдат внесени допълнителни изменения, тя следва да бъде преработена с оглед постигането на по-голяма яснота.

<sup>(1)</sup> ОВ С 318, 23.12.2006 г., стр. 195.

<sup>(2)</sup> ОВ С 229, 22.9.2006 г., стр. 38.

<sup>(3)</sup> Становище на Европейския парламент от 25 април 2007 г. (ОВ С 74 Е, 20.3.2008 г., стр. 633), обща позиция на Съвета от 6 юни 2008 г. (ОВ С 184 Е, 22.7.2008 г., стр. 11), позиция на Европейския парламент от 24 септември 2008 г. (все още непубликувана в Официален вестник), решение на Съвета от 26 февруари 2009 г. и законодателна резолюция на Европейския парламент от 11 март 2009 г. (все още непубликувана в Официален вестник).

<sup>(4)</sup> ОВ L 319, 12.12.1994 г., стр. 20.

(2) Предвид характера на разпоредбите на Директива 94/57/ЕО изглежда удачно разпоредбите ѝ да бъдат преработени в два отделни нормативни акта на Общността, а именно директива и регламент.

(3) В своята резолюция от 8 юни 1993 г. относно обща политика по морска безопасност Съветът поставя за цел отстраняването от водите на Общността на всички плавателни съдове, които не отговарят на стандартите, и дава приоритет на общностните действия, насочени към осигуряване на ефективно и еднакво прилагане на международните правила чрез изготвяне на общи стандарти за класификационните организации.

(4) Безопасността и предотвратяването на замърсяването на моретата могат да бъдат ефективно подобрени чрез строго прилагане на международни конвенции, кодекси и резолюции, като същевременно се подпомага постигането на целта за свободно предоставяне на услуги.

(5) Упражняването на контрол за спазването от страна на корабите на единните международни стандарти за безопасност и предотвратяване на замърсяването на моретата е отговорност на държавите на флага и на пристанищните държави.

(6) Държавите-членки отговарят за издаването на международни свидетелства за безопасност и предотвратяване на замърсяването, предвидени в конвенции като Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море от 1 ноември 1974 г. (SOLAS 74), Международната конвенция за товарните водолинии от 5 април 1966 г. и Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби от 2 ноември 1973 г. (MARPOL), както и за прилагането на посочените конвенции.

(7) В съответствие с тези конвенции всички държави-членки могат да упълномощават в различна степен признати организации, които да удостоверяват това съответствие, както и да им делегират правомощието по издаване на съответните свидетелства за безопасност и предотвратяване на замърсяването.

- (8) В световен мащаб голям брой от съществуващите организации, признати от страните участници в Международната морска организация (ММО), не осигуряват нито задоволително прилагане на правилата, нито достатъчна надеждност, когато действат от името на националните администрации, тъй като не разполагат с надеждни и подходящи структури и опит, които да им позволят да изпълняват задълженията си с висок професионализъм.
- (9) Съгласно глава II-1, част A-1, правило 3-1 от SOLAS 74 държавите-членки са длъжни да гарантират, че плаващите под тяхно знаме кораби са проектирани, построени и поддържани в съответствие с изискванията по отношение на конструкцията, механизмите и електрическото оборудване на признати от администрациите организации. Следователно тези организации изготвят и прилагат правила за проектиране, строеж, поддръжка и проверка на кораби, както и носят отговорност за проверката на кораби от името на държавите на флага и за удостоверяването дали същите кораби отговарят на изискванията на международните конвенции за издаване на съответните сертификати. За да могат да изпълняват по задоволителен начин това задължение, организациите имат нужда от пълна независимост, високоспециализирана техническа компетентност и строго управление на качеството.
- (10) Организациите за проверка и преглед на кораби заемат важно място в общностното законодателство в областта на морската безопасност.
- (11) Организациите за проверка и преглед на кораби следва да бъдат в състояние да предлагат услугите си на цялата територия на Общността и да се конкурират помежду си, като същевременно осигуряват еднакво ниво на безопасност и опазване на околната среда. Поради това следва да се създадат единни професионални стандарти за дейностите им, които да се прилагат по еднакъв начин в Общността.
- (12) Издаването на свидетелство за радиобезопасност на товарен кораб може да бъде възложено на частни структури, които разполагат с достатъчно опит и квалифициран персонал.
- (13) Държава-членка може да ограничи броя на признатите организации, които упълномощава, съгласно своите нужди въз основа на обективни и прозрачни основания, подлежащи на контрол от страна на Комисията в съответствие с процедура на комитет.
- (14) Тъй като настоящата директива следва да гарантира свободното предоставяне на услуги в Общността, Общността следва да постигне договореност с онези трети държави, в които са установени някои от признатите организации, за да бъде осигурено еднакво третиране на признатите организации, установени в Общността.
- (15) Необходимо е сериозно ангажиране на националните администрации в прегледите на кораби и издаването на съответните свидетелства, за да се осигури пълно съответствие с международните правила за безопасност, дори ако държавите-членки разчитат на признати организации, които не са част от администрацията им, за изпълнението на законоустановените си задължения. Поради това е целесъобразно да се установят тесни работни взаимоотношения между администрациите и упълномощените от тях признати организации, което може да наложи признатите организации да имат местно представителство на територията на държавата-членка, от името на която изпълняват задълженията си.
- (16) Когато призната организация, нейни инспектори или технически персонал издават съответните свидетелства от името на администрацията, държавите-членки следва да разгледат възможността да допуснат по отношение на делегираните дейности за тях да се прилагат пропорционални законови гаранции и съдебна защита, включително упражняване на подходящи права на защита, с изключение на право на имунитет, тъй като това е право, на което може да се позовават само държавите-членки като неделима част от правото на суверенитет и следователно не може да бъде делегирано.
- (17) Различията в режимите на имуществена отговорност между признатите организации, които действат от името на държавите-членки, биха представлявали трудност за правилното изпълнение на настоящата директива. С цел да се допринесе за разрешаването на този проблем е целесъобразно на общностно равнище да се постигне известна степен на хармонизация в областта на отговорността, която произтича от морско произшествие, причинено от призната организация, като това е установено по съдебен ред, включително при разрешаване на спорове чрез арбитражни процедури.
- (18) Мерките, необходими за изпълнение на настоящата директива, следва да бъдат приети в съответствие с Решение 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 г. за установяване на условията и реда за упражняване на изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията <sup>(1)</sup>.
- (19) По-специално на Комисията следва да бъде предоставено правомощието за изменение на настоящата директива с цел включване на последващи изменения на свързаните с нея международни конвенции, протоколи, кодекси и резолюции. Тъй като тези мерки са от общ характер и са предназначени да изменят несъществени елементи на настоящата директива, включително чрез допълването ѝ с нови несъществени елементи, те трябва да бъдат приети в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, предвидена в член 5а от Решение 1999/468/ЕО.
- (20) Независимо от това държавите-членки следва да разполагат с възможността да спрат действието или да оттеглят упълномощаването на призната организация, като информират Комисията и останалите държави-членки за решенията си и посочат основателни причини за това.

<sup>(1)</sup> ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр. 23.



- (21) Държавите-членки следва периодично да извършват оценка на резултатите от работата на признатите организации, които действат от тяхно име, като предоставят на Комисията и на всички останали държави-членки точна информация относно резултатите от тяхната работа.
- (22) От държавите-членки, когато действат като пристанищни власти, се изисква да повишат безопасността и да предотвратят замърсяването във водите на Общността посредством приоритетни проверки на кораби, които притежават свидетелства от организации, които не изпълняват общите критерии, като по този начин се гарантира, че плаващи под флага на трета държава кораби не се третират по по-благоприятен начин.
- (23) Към настоящия момент не съществуват единни международни стандарти по отношение на корпус, машини, електрически инсталации и инсталации за контрол, които да бъдат спазвани от всички кораби по време на техния строеж и целия им експлоатационен живот. Такива стандарти могат да бъдат установените съгласно правилата на признати организации или равностойните стандарти, които предстои да бъдат приети от националните администрации в съответствие с процедурата, установена в Директива 98/34/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 22 юни 1998 г. относно определяне на процедура за предоставяне на информация в областта на техническите стандарти и регламенти и правила относно услугите на информационното общество <sup>(1)</sup>.
- (24) Доколкото целта на настоящата директива, а именно установяване на мерките, които държавите-членки да приемат в отношенията си с действащите в Общността организации, които отговарят за проверката, прегледа и освидетелстването на кораби, не може да бъде постигната в достатъчна степен от държавите-членки и следователно, поради мащаба на действието, може да бъде по-добре постигната на общностно равнище, Общността може да приема мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора. В съответствие с принципа на пропорционалност, посочен в същия член, настоящата директива не надхвърля необходимото за постигането на тази цел.
- (25) Задължението за транспониране на настоящата директива в националното законодателство следва да се ограничи до онези разпоредби, които представляват съществена промяна в сравнение с Директива 94/57/ЕО. Задължението за транспониране на неизменените разпоредби произтича от посочената директива.
- (26) Настоящата директива не следва да засяга задълженията на държавите-членки по отношение на сроковете за транспониране в националното законодателство на директивите, посочени в приложение I, част Б.
- (27) В съответствие с точка 34 от Междунституционалното споразумение за по-добро законотворчество <sup>(2)</sup> държавите-членки се насърчават да изготвят за себе си и в интерес на Общността свои собствени таблици, които илюстрират, доколкото е възможно, съответствието между настоящата директива и мерките за транспонирането ѝ, както и да ги направят обществено достояние.
- (28) Мерките, които трябва да бъдат спазвани от организациите за проверка и преглед на кораби, са установени в Регламент (ЕО) № 391/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. за общите правила и стандарти за организациите за проверка и преглед на кораби (преработен) <sup>(3)</sup>.

## ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

## Член 1

С настоящата директива се установяват мерките, които трябва да следват държавите-членки в своите взаимоотношения с организациите, които отговарят за проверката, прегледа и освидетелстването на кораби за съответствие с международните конвенции за морска безопасност и предотвратяване на морското замърсяване, като същевременно се подпомага постигането на целта за свободно предоставяне на услуги. Това включва разработването и прилагането на изисквания за безопасност по отношение на корпуса, машините, електрическите инсталации и инсталациите за контрол на кораби, които попадат в приложното поле на международните конвенции.

## Член 2

За целите на настоящата директива се прилагат следните определения:

- а) „кораб“ означава кораб, който попада в приложното поле на международните конвенции;
- б) „кораб, плаващ под знамето на държава-членка“ означава кораб, регистриран и плаващ под знамето на държава-членка в съответствие с нейното законодателство. Кораби, които не отговарят на настоящото определение, се приравняват към кораби, плаващи под знамето на трета държава;
- в) „проверки и прегледи“ означава проверки и прегледи, които са задължителни съгласно международните конвенции;
- г) „международни конвенции“ означава Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море от 1 ноември 1974 г. (SOLAS 74), с изключение на глава XI-2 от анекса към нея, Международната конвенция за товарните водолинии от 5 април 1966 г. и Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби от 2 ноември 1973 г. (MARPOL), ведно с протоколите и измененията към тях, както и свързаните с тях кодекси със задължителен характер във всички държави-членки, в тяхната актуализирана версия;

<sup>(1)</sup> ОВ L 204, 21.7.1998 г., стр. 37.

<sup>(2)</sup> ОВ С 321, 31.12.2003 г., стр. 1.

<sup>(3)</sup> Вж. стр. 11 от настоящия брой на Официален вестник.

- д) „организация“ означава правно образувание, неговите дъщерни дружества и всяко друго образувание под негов контрол, което съвместно или самостоятелно извършва дейности, които попадат в приложното поле на настоящата директива;
- е) „контрол“ за целите на буква д) означава права, договори или всякакви други правни или фактически средства, които поотделно или съчетани дават възможност да се упражнява решаващо влияние върху правно образувание или позволяват на това образувание да извършва дейности, попадащи в приложното поле на настоящата директива;
- ж) „призната организация“ означава организация, призната в съответствие с Регламент (ЕО) № 391/2009;
- з) „упълномощаване“ означава действие, с което държава-членка упълномощава или делегира правомощия на призната организация;
- и) „задължително свидетелство“ означава свидетелство, издадено от държавата на флага или от нейно име, в съответствие с международните конвенции;
- й) „правила и процедури“ означава изискванията на признатата организация за проектирането, строежа, оборудването, поддръжката и прегледа на кораби;
- к) „свидетелство за клас“ означава документ, издаден от призната организация, с който се удостоверява годността на кораба за конкретна употреба или услуга в съответствие с правилата и процедурите, установени и разгласени от тази призната организация;
- л) „свидетелство за радиобезопасност на товарен кораб“ означава сертификат, въведен с протокола от 1988 г. за изменение на SOLAS, приет от Международната морска организация (ММО).

### Член 3

1. Като поемат своите отговорности и задължения по международните конвенции, държавите-членки гарантират, че техните компетентни администрации могат да осигурят съответно изпълнение на разпоредбите на тези конвенции, по-специално по отношение на проверката и прегледа на кораби, издаването на задължителни свидетелства и свидетелства за освобождаване, предвидени в международните конвенции. Държавите-членки действат съгласно съответните разпоредби от приложението и допълнението към Резолюция А.847(20) на ММО относно насоки за подпомагане на държавите на флага при прилагането на актовете на ММО.
2. Когато, за целите на параграф 1 държава-членка реши по отношение на плаващи под нейно знаме кораби:

- i) да упълномощи организации да извършват изцяло или частично проверки и прегледи, свързани със задължителните свидетелства, включително тези, с които се оценява спазването на правилата, посочени в член 11, параграф 2, и когато е целесъобразно, да издават или подновяват съответните свидетелства; или
- ii) да разчита на организации за извършването изцяло или частично на проверките и прегледите, посочени в подточка i);

тя поверява тези задължения само на признати организации.

При всички случаи компетентната администрация одобрява първоначалното издаване на свидетелства за освобождаване.

Въпреки това по отношение на свидетелства за радиобезопасност на товарен кораб тези задължения могат да бъдат възложени на частни структури, признати от компетентната администрация, които разполагат с достатъчно опит и квалифициран персонал, за да изпълняват посочените дейности по оценка на безопасността на радиокommunikациите от нейно име.

3. Настоящият член не засяга освидетелстването на специфични части от морското оборудване.

### Член 4

1. При прилагане на член 3, параграф 2 държавите-членки по принцип не отказват да упълномощат никоя от признатите организации за осъществяване на функциите, уредени с разпоредбите на параграф 2 от настоящия член и на членове 5 и 9. Въпреки това те могат да ограничат броя на организациите, които упълномощават, в съответствие със собствените си нужди, при условие че съществуват прозрачни и обективни основания за това.

По искане на държава-членка Комисията приема, в съответствие с процедурата по регулиране, посочена в член 6, параграф 2, подходящи мерки, за да гарантира правилното прилагане на първа алинея от настоящия параграф по отношение на отказа за упълномощаване, както и на член 8 по отношение на случаите на спиране на действието или оттегляне на упълномощаването.

2. За да приеме, че установена в трета държава призната организация може да изпълнява изцяло или отчасти задълженията, посочени в член 3, държавата-членка може да поиска съответната трета държава да осигури реципрочно третиране на онези признати организации, които са установени в Общността.

Освен това Общността може да поиска третата държава, в която е установена призната организация, да осигури реципрочно третиране на онези признати организации, които са установени в Общността.

## Член 5

1. Държавите-членки, които вземат решение съгласно член 3, параграф 2, установяват „работни взаимоотношения“ между техните компетентни администрации и организациите, действащи от тяхно име.

2. Работните взаимоотношения се регулират чрез официално писмено и недискриминационно споразумение или равностойни правни договорености, които установяват конкретните задължения и функции, поети от организации, и включват най-малко:

а) разпоредбите, които се съдържат в допълнение II към Резолюция А.739(18) на ММО относно насоки за упълномощаване на организации, действащи от името на администрацията, като се водят от приложението, допълненията и приложените документи към циркулярно писмо 710 на Комисията по морска безопасност и циркулярно писмо 307 на Комисията за защита на морската среда на ММО относно типово споразумение за упълномощаване на признати организации, действащи от името на администрацията;

б) следните разпоредби относно имуществената отговорност:

i) ако съд или арбитражен орган в рамките на разрешаване на спорове чрез арбитражни процедури установи с окончателен акт, че администрацията носи отговорността, произтичаща от каквото и да е морско произшествие, за обезщетение на увредените лица за имуществени вреди или щети, или за телесна повреда или смърт, за които пред същия съд или арбитражен орган е доказано, че са причинени от умишлено действие или бездействие или груба небрежност на признатата организация, нейните органи, служители, представители или други действащи от името на признатата организация лица, администрацията има право на парично обезщетение от признатата организация до степента, до която тези вреди, щети, телесна повреда или смърт са причинени от признатата организация съгласно решението на съда или на арбитражния орган;

ii) ако съд или арбитражен орган в рамките на разрешаване на спорове чрез арбитражни процедури установи с окончателен акт, че администрацията носи отговорността, произтичаща от каквото и да е морско произшествие, за обезщетение на увредените лица за телесна повреда или смърт, за които пред същия съд или арбитражен орган е доказано, че са причинени от действие или бездействие, при небрежност на признатата организация, нейните служители, представители или други действащи от името на признатата организация лица, администрацията има право на парично обезщетение от признатата организация до степента, до която тази телесна повреда или смърт са причинени от признатата организация съгласно решението на съда или на арбитражния орган; държавите-членки могат да ограничат максималната платима от признатата организация сума, която обаче трябва да възлиза най-малко на 4 милиона евро;

iii) ако съд или арбитражен орган в рамките на разрешаване на спорове чрез арбитражни процедури установи с влязъл в сила акт, че администрацията носи отговорността, произтичаща от морско произшествие, за обезщетение на увредените лица за имуществени вреди или щети, за които пред същия съд или арбитражен орган е доказано, че са причинени от действие или бездействие, при небрежност на признатата организация, нейните служители, представители или други действащи от името на признатата организация лица, администрацията има право на парично обезщетение от признатата организация до степента, до която тези вреди или щети са причинени от признатата организация съгласно решението на съда или на арбитражния орган; държавите-членки могат да ограничат максималната платима от признатата организация сума, която обаче трябва да възлиза най-малко на 2 милиона евро;

в) разпоредби относно периодичния одит от страна на администрацията или от независим външен орган, назначен от администрацията, на задълженията, които организациите изпълняват от нейно име, както е посочено в член 9, параграф 1;

г) възможност за подробни проверки на кораби на случаен принцип;

д) разпоредби относно задължителното докладване на съществена информация относно флотата, на която са дали клас, промените, спирането и отнемането на клас.

3. Споразумението или равностойните правни договорености могат да наложат признатата организация да има местно представителство на територията на държавата-членка, от чието име тя изпълнява задълженията, посочени в член 3. Местно представителство, което притежава правосубектност съгласно законодателството на държавата-членка и по отношение на което са компетентни нейните национални съдилища, може да отговаря на такава изискване.

4. Всяка държава-членка предоставя на Комисията точна информация за работните взаимоотношения, установени в съответствие с настоящия член. Комисията впоследствие информира за това останалите държави-членки.

## Член 6

1. Комисията се подпомага от Комитета по морската безопасност и предотвратяването на замърсяването от кораби (КМБПЗК), създаден съгласно Регламент (ЕО) № 2099/2002 на Европейския парламент и на Съвета<sup>(1)</sup>.

2. При позоваване на настоящия параграф се прилагат членове 5 и 7 от Решение 1999/468/ЕО, като се вземат предвид разпоредбите на член 8 от него.

Срокът, предвиден в член 5, параграф 6 от Решение 1999/468/ЕО, се определя на три месеца.

<sup>(1)</sup> ОВ L 324, 29.11.2002 г., стр. 1.

3. При позоваване на настоящия параграф се прилагат член 5а, параграфи 1—4 и член 7 от Решение 1999/468/ЕО, като се вземат предвид разпоредбите на член 8 от него.

#### Член 7

1. Без да се разширява нейното приложно поле, настоящата директива може да бъде изменена с цел:

- а) да се включват, за целите на настоящата директива, влезлите в сила последващи изменения на свързаните с нея международни конвенции, протоколи, кодекси и резолюции, посочени в член 2, буква г), член 3, параграф 1 и член 5, параграф 2;
- б) да се променят сумите, определени в член 5, параграф 2, буква б), подточки ii) и iii).

Тези мерки, предназначени да изменят несъществени елементи на настоящата директива, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 6, параграф 3.

2. След приемането на нови актове или протоколи към международните конвенции, посочени в член 2, буква г), Съветът по предложение на Комисията и като взема предвид парламентарните процедури в държавите-членки, както и съответните процедури на ММО, взема решение относно конкретните мерки за ратифициране на тези нови актове или протоколи, като гарантира, че те се прилагат по еднакъв начин и едновременно в държавите-членки.

Измененията на международните актове, посочени в член 2, буква г) и член 5, могат да бъдат изключени от приложното поле на настоящата директива в съответствие с член 5 от Регламент (ЕО) № 2099/2002.

#### Член 8

Независимо от минималните критерии, определени в приложение I към Регламент (ЕО) № 391/2009, когато държава-членка счита, че призната организация не може повече да бъде упълномощена да изпълнява от нейно име задачите, определени в член 3, държавата-членка може да спре действието на това упълномощаване или да го оттегли. В такива случаи държавата-членка информира Комисията и останалите държави-членки за решението си, като го мотивира подробно.

#### Член 9

1. Всяка държава-членка трябва да се увери, че признатите организации, действащи от нейно име за целите на член 3, параграф 2, ефективно изпълняват функциите, посочени в споменатия член, по приемлив за компетентната администрация начин.

2. За да изпълни задачата, посочена в параграф 1, всяка държава-членка най-малко на всеки две години провежда мониторинг на всяка призната организация, действаща от нейно име,

и представя на останалите държави-членки и на Комисията доклад с резултати от тази дейност по провеждане на мониторинг най-късно до 31 март на годината, следваща годината, през която е бил проведен мониторингът.

#### Член 10

При упражняване на своите права и задължения за проверка в качеството си на пристанищни държави държавите-членки докладват на Комисията и на останалите държави-членки и уведомяват съответната държава на флага, ако установят, че валидни задължителни свидетелства са издадени от признати организации, действащи от името на държавата на флага, на кораб, който не отговаря на съответните изисквания на международните конвенции, или за случаи на неизправност на кораб, който притежава валидно свидетелство за клас, а неизправността се отнася до обстоятелства, отразени в същото свидетелство. За целите на настоящия член се докладва само в случаи, когато кораб представлява сериозна заплаха за безопасността и за околната среда или когато са налице доказателства за особено небрежно отношение на признатите организации. Съответната призната организация се уведомява за случая по време на първоначалната проверка, така че незабавно да може да предприеме подходящи последващи действия.

#### Член 11

1. Всяка държава-членка гарантира, че плаващите под нейно знаме кораби са проектирани, построени, оборудвани и поддържани в съответствие с правилата и процедурите, свързани с изискванията на признатата организация за корпуса, машините, електрическите инсталации и инсталациите за контрол.

2. Държава-членка може да реши да използва правила, които счита за равностойни на правилата и процедурите на призната организация, само при условие че незабавно уведоми за тях Комисията в съответствие с процедурата, предвидена в Директива 98/34/ЕО, и останалите държави-членки и при условие че няма възражение срещу тези правила от страна на друга държава-членка или от Комисията и те не са счетени за неравностойни по реда на процедурата по регулиране, посочена в член 6, параграф 2 от настоящата директива.

3. Държавите-членки съдействат на упълномощените от тях признати организации при разработването на правилата и процедурите на тези организации. Те се консултират с признатите организации с оглед постигането на еднозначно тълкуване на международните конвенции.

#### Член 12

Комисията информира на всеки две години Европейския парламент и Съвета за постигнатия напредък по прилагането на настоящата директива в държавите-членки.

*Член 13*

1. Държавите-членки въвеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива преди 17 юни 2011 г. Те незабавно информират Комисията за това.

Когато държавите-членки приемат тези разпоредби, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Разпоредбите съдържат също декларация, че позоваванията в действащите закони, подзаконови и административни разпоредби на директивите, отменени с настоящата директива, се тълкуват като позовавания на настоящата директива. Условието и редът на позоваване се определят от държавите-членки.

2. Държавите-членки съобщават на Комисията текста на основните разпоредби от националното законодателство, които те приемат в областта, уредена с настоящата директива.

*Член 14*

Директива 94/57/ЕО, изменена с директивите, изброени в приложение I, част А, се отменя считано от 17 юни 2009 година, без да се засягат задълженията на държавите-членки, свързани със сроковете за транспониране в националното

законодателство на директивите, посочени в приложение I, част Б.

Позоваванията на отменените директиви се тълкуват като позовавания на настоящата директива и се разглеждат съгласно таблицата на съответствието в приложение II.

*Член 15*

Настоящата директива влиза в сила на двадесетия ден след публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейския съюз*.

*Член 16*

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.

Съставено в Страсбург на 23 април 2009 година.

За Европейския парламент

Председател

H.-G. PÖTTERING

За Съвета

Председател

P. NEČAS

## ПРИЛОЖЕНИЕ I

## ЧАСТ А

## Отменена директива с последващите ѝ изменения

(посочена в член 14)

Директива 94/57/ЕО на Съвета	ОВ L 319, 12.12.1994 г., стр. 20
Директива 97/58/ЕО на Комисията	ОВ L 274, 7.10.1997 г., стр. 8
Директива 2001/105/ЕО на Европейския парламент и на Съвета	ОВ L 19, 22.1.2002 г., стр. 9
Директива 2002/84/ЕО на Европейския парламент и на Съвета	ОВ L 324, 29.11.2002 г., стр. 53

## ЧАСТ Б

## Списък на срокове за транспониране в националното законодателство

(посочен в член 14)

Директива	Срок за транспониране
94/57/ЕО	31 декември 1995 г.
97/58/ЕО	30 септември 1998 г.
2001/105/ЕО	22 юли 2003 г.
2002/84/ЕО	23 ноември 2003 г.



## ПРИЛОЖЕНИЕ II

Таблица на съответствието

Директива 94/57/ЕО	Настоящата директива	Регламент (ЕО) № 391/2009
Член 1	Член 1	Член 1
Член 2, буква а)	Член 2, буква а)	Член 2, буква а)
Член 2, буква б)	Член 2, буква б)	-
Член 2, буква в)	Член 2, буква в)	-
Член 2, буква г)	Член 2, буква г)	Член 2, буква б)
Член 2, буква д)	Член 2, буква д)	Член 2, буква в)
-	Член 2, буква е)	Член 2, буква г)
Член 2, буква е)	Член 2, буква ж)	Член 2, буква д)
Член 2, буква ж)	Член 2, буква з)	Член 2, буква е)
Член 2, буква з)	Член 2, буква и)	Член 2, буква ж)
Член 2, буква и)	Член 2, буква к)	Член 2, буква и)
-	Член 2, буква й)	Член 2, буква з)
Член 2, буква й)	Член 2, буква л)	-
Член 2, буква к)	-	Член 2, буква й)
Член 3	Член 3	
Член 4, параграф 1, първо изречение	-	Член 3, параграф 1
Член 4, параграф 1, второ изречение	-	Член 3, параграф 2
Член 4, параграф 1, трето изречение	-	-
Член 4, параграф 1, четвърто изречение	-	Член 4, параграф 1
-	-	Член 3, параграф 3
-	-	Член 4, параграфи 2, 3 и 4
-	-	Член 5
-	-	Член 6
-	-	Член 7
Член 5, параграф 1	Член 4, параграф 1	-
Член 5, параграф 3	Член 4, параграф 2	-
Член 6, параграфи 1, 2, 3 и 4	Член 5, параграфи 1, 2, 3 и 4	-
Член 6, параграф 5	-	
Член 7	Член 6	Член 12
Член 8, параграф 1, първо тире	Член 7, параграф 1, първа алинея, буква а)	-
Член 8, параграф 1, второ тире	-	Член 13, параграф 1
Член 8, параграф 1, трето тире	Член 7, параграф 1, първа алинея, буква б)	-
-	Член 7, параграф 1, втора алинея	Член 13, параграф 1, втора алинея
Член 8, параграф 2	член 7, параграф 2	-
Член 8, параграф 2, втора алинея	-	Член 13, параграф 2
Член 9, параграф 1	-	-
Член 9, параграф 2	-	-
Член 10, параграф 1, вводна част	Член 8	-
Член 10, параграф 1, букви а), б) и в) и параграфи 2, 3 и 4	-	-
Член 11, параграфи 1 и 2	Член 9, параграфи 1 и 2	-

Директива 94/57/ЕО	Настоящата директива	Регламент (ЕО) № 391/2009
Член 11, параграфи 3 и 4	-	Член 8, параграфи 1 и 2
Член 12	Член 10	-
Член 13	-	-
Член 14	Член 11, параграфи 1 и 2	-
-	Член 11, параграф 3	-
-	Член 12	-
-	-	Член 9
Член 15, параграф 1	-	-
-	-	Член 10, параграфи 1 и 2
Член 15, параграф 2	-	Член 10, параграф 3
Член 15, параграф 3	-	Член 10, параграф 4
Член 15, параграф 4	-	Член 10, параграф 5
Член 15, параграф 5	-	Член 10, параграф 6, първа, втора, трета и пета алинея
-	-	Член 10, параграф 6, четвърта алинея
Член 16	Член 13	-
Член 17	Член 16	-
-	Член 14	-
-	Член 15	-
-	-	Член 11
-	-	Член 14
-	-	Член 15
-	-	Член 16
-	-	Член 17
-	-	Член 18
-	-	Член 19
Приложение	-	Приложение I
-	Приложение I	-
-	Приложение II	Приложение II

**ДИРЕКТИВА 2009/16/ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА****от 23 април 2009 година****относно държавния пристанищен контрол****(преработена)****(текст от значение за ЕИП)**

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за създаване на Европейската общност, и по-специално член 80, параграф 2 от него,

като взеха предвид предложението на Комисията,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет <sup>(1)</sup>,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите <sup>(2)</sup>,

в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Договора <sup>(3)</sup>, предвид съвместния текст, одобрен от Помирителния комитет на 3 февруари 2009 г.,

като имат предвид, че:

- (1) Директива 95/21/ЕО на Съвета от 19 юни 1995 г. относно държавен пристанищен контрол <sup>(4)</sup> е била некократно и съществено изменяна. Тъй като предстои да бъдат направени допълнителни изменения, тя следва да бъде преработена с оглед постигане на по-голяма яснота.
- (2) Общността е сериозно загрижена относно произшествията с кораби и замърсяването на моретата и крайбрежията на държавите-членки.
- (3) Общността е също така загрижена относно условията на живот и работа на борда на корабите.
- (4) Безопасността, предотвратяването на замърсяването и условията на живот и работа на борда на корабите може да бъдат ефективно подобрени посредством драстично намаляване на броя на корабите, които са

под стандартите във водите на Общността, чрез стриктно прилагане на конвенциите, международните кодекси и резолюции.

- (5) За тази цел, в съответствие с Решение 2007/431/ЕО на Съвета от 7 юни 2007 г. за упълномощаване на държавите-членки да ратифицират, в интерес на Европейската общност, Конвенцията за морски труд от 2006 г. на Международната организация на труда <sup>(5)</sup>, държавите-членки следва да положат усилия да ратифицират, в частите от компетентността на Общността, тази конвенция, във възможно най-кратки срокове и за предпочитане преди 31 декември 2010 г.
- (6) Отговорността за мониторинг на спазването от страна на корабите на международните стандарти за безопасност, предотвратяване на замърсяването и за условията на живот и работа на борда на корабите се носи основно от държавата на знамето. Като разчита, ако е уместно, на признати организации, държавата на знамето гарантира пълнотата и ефективността на проверките и прегледите, предприети с цел издаване на съответните свидетелства. Отговорността за поддръжката на изправността на корабите и тяхното оборудване след преглед в съответствие с изискванията на приложимите за корабите конвенции се носи от корабното дружество. Въпреки това се наблюдава сериозен неуспех от страна на редица държави на знамето да изпълнят и да осигурят прилагането на международните стандарти. Занапред като допълнителна предпазна мярка срещу морски транспорт, който е под стандартите, мониторингът за спазването на международните стандарти за безопасност, предотвратяване на замърсяването и за условията на живот и работа на борда на корабите следва да бъде осигурен също така от държавата на пристанището, като същевременно се признава, че проверката по реда на държавния пристанищен контрол не представлява преглед и съответните протоколи от проверките нямат стойност на свидетелства за мореходност.
- (7) Наличието на хармонизиран подход за осигуряването на ефективно прилагане на тези международни стандарти от държавите-членки за корабите, плаващи във води под тяхната юрисдикция и използващи техни пристанища, следва да позволи избягване на нарушаването на конкуренцията.
- (8) Корабната промишленост е изложена на опасност от терористични актове. Мерките за сигурност на превозите следва ефективно да се прилагат, а държавите-членки следва да следят активно за спазването на правилата за сигурност, като извършват проверки на сигурността.

<sup>(1)</sup> ОВ С 318, 23.12.2006 г., стр. 195.

<sup>(2)</sup> ОВ С 229, 22.9.2006 г., стр. 38.

<sup>(3)</sup> Становище на Европейския парламент от 25 април 2007 г. (ОВ С 74 Е, 20.3.2008 г., стр. 584), Обща позиция на Съвета от 6 юни 2008 г. (ОВ С 198 Е, 5.8.2008 г., стр. 1), Позиция на Европейския парламент от 24 септември 2008 г. (все още непубликувана в Официален вестник), Решение на Съвета от 26 февруари 2009 г. и Законодателна резолюция на Европейския парламент от 11 март 2009 г. (все още непубликувана в Официален вестник).

<sup>(4)</sup> ОВ L 157, 7.7.1995 г., стр. 1.

<sup>(5)</sup> ОВ L 161, 22.6.2007 г., стр. 63.

- (9) Следва да се използва опитът, натрупан в рамките на Парижкия меморандум за разбирателство за държавния пристанищен контрол (Парижкия МР), подписан в Париж на 26 януари 1982 г.
- (10) Европейската агенция за морска безопасност (ЕАМБ), създадена с Регламент (ЕО) № 1406/2002 на Европейския парламент и на Съвета <sup>(1)</sup> следва да осигури необходимата подкрепа за гарантиране на съгласуваното и ефективно въвеждане на системата за държавен пристанищен контрол. ЕАМБ следва по-специално да допринася за развитието и прилагането на базата данни за проверките, създадена съгласно настоящата директива, както и на хармонизирана схема на Общността за обучение и оценяване на компетентността на инспекторите, осъществяващи държавен пристанищен контрол, от държавите-членки.
- (11) Създаването на ефикасна система за държавен пристанищен контрол следва да гарантира редовната проверка на всички кораби, които акостират в пристанища и места за заставане на котва в Общността. Проверките следва да се съсредоточават върху кораби, които са под стандартите, докато корабите, отговарящи на критериите за качество, т.е. тези, за които са налице задоволителни данни от извършените проверки или които плават под знамето на държава, спазваща схема за доброволен одит на държавите-членки на Международната морска организация (ММО), следва да бъдат възнаграждавани, като се проверяват по-рядко. По-специално, за тази цел, държавите-членки следва като цяло да отдават приоритет на кораби на ред за проверка с високорисков профил.
- (12) Тези нови разпоредби относно проверките следва да бъдат включени в системата на Общността за държавен пристанищен контрол веднага след определянето на различните му аспекти и въз основа на схема за поделение на проверките, при която всяка държава-членка дава подходящ принос за осъществяването на целта на Общността за прилагане на всеобхватна схема за проверки и за справедливо поделение на обема на проверки между държавите-членки. Тази схема за поделение на проверките следва да бъде ревизирана, като се взема предвид натрупаният опит с новата система за държавен пристанищен контрол с оглед подобряване на ефективността. Освен това държавите-членки следва да назначат и поддържат необходимия брой персонал, включително квалифицирани инспектори, като се отчетат обемът и характеристиките на движението на плавателните съдове във всяко пристанище.
- (13) Установената от настоящата директива система за проверки отчита извършената работа в рамките на Парижкия МР. Тъй като всяко ново положение, произтичащо от Парижкия МР, следва да се съгласува на общностно равнище, преди да започне да се прилага в рамките на ЕС, следва да се установи и поддържа тясна координация между Общността и Парижкия МР с оглед да се улесни постигането на възможно най-голямо сближаване.
- (14) Комисията следва да ръководи и актуализира базата данни за проверките в тясно сътрудничество с Парижкия МР. Базата данни за проверките следва да включва данни от проверките на държави-членки и на всички държави,
- подписали Парижкия МР. Докато морската информационна система на Общността SafeSeaNet започне да функционира в пълна степен и да позволява автоматичен запис на данните в базата данни за проверките, отнасящи се до акостирането на корабите, държавите-членки следва да предоставят на Комисията информацията, необходима за гарантиране на правилното осъществяване на мониторинга по прилагането на настоящата директива, по-специално по отношение на движението на кораби. Въз основа на предоставените от държави-членки данни от извършените проверки Комисията следва да извлича от базата данни за проверките информация за рисковия профил на кораби, за кораби, подлежащи на проверка, както и за движението на кораби, и следва определя задълженията на всяка държава-членка по отношение на извършването на проверки. Базата данни за проверките следва да може да си взаимодейства с други бази данни на Общността относно морската безопасност.
- (15) Държавите-членки следва да предприемат действия за преразглеждане на метода на съставяне на белия, сивия и черния списък на държавите на знамето в рамките на Парижкия МР, с цел да се гарантира неговата коректност, и по-специално начина, по който той третира държавите на знамето с малки флоти.
- (16) Правилата и процедурите за държавен пристанищен контрол, включително критериите за задържане на кораби, следва да бъдат хармонизирани, за да се осигури постоянно равнище на ефективност във всички пристанища, което също така би намалило радикално изборителното използване на някои крайни пристанища с оглед избягване на надлежни проверки.
- (17) Периодичните и допълнителните проверки следва да включват преглед на предварително установени области за всеки кораб, които се различават според вида на кораба, вида на проверката и заключенията от извършените предходни проверки по реда на държавния пристанищен контрол. В базата данни за проверките следва да се посочат елементите, които служат за определяне на рисковите области, подлежащи на контрол при всяка проверка.
- (18) Някои категории кораби представляват значителна заплаха за произшествия или замърсяване при достигане на определена експлоатационна възраст и поради това следва да бъдат обект на разширена проверка. Необходимо е да се установят елементите на такава разширена проверка.
- (19) Съгласно установената с настоящата директива система за проверки интервалът между периодичните проверки на корабите зависи от техния рисков профил, който се определя от някои общи параметри и параметри, свързани с историята на кораба. За корабите с високорисков профил този интервал не следва да надвишава шест месеца.
- (20) С цел да се предостави на компетентните органи по държавен пристанищен контрол информация относно корабите, акостирани в пристанищата или местата за заставане на котва, пристанишните власти или органи или определените за тази цел власти или органи следва да изпратят уведомления за пристигането на корабите, чието получаване да бъде гарантирано, доколкото това е възможно.

<sup>(1)</sup> ОВ L 208, 5.8.2002 г., стр. 1.

- (21) Някои кораби излагат на явен риск морската безопасност и морската среда поради лошото си състояние, показателите на държавата на знамето и минали събития. Следователно Общността може основателно да поиска от тези кораби да не навлизат в пристанищата и местата за заставане на котва на държави-членки. Отказът на достъп следва да бъде пропорционален и би могъл да прерасне в постоянен отказ на достъп, ако операторът на кораба продължава да не предприема коригиращи действия, въпреки неколкостепенни откази на достъп и задържане в пристанища и места за заставане на котва в рамките на Общността. Всеки трети отказ на достъп може да бъде отменен единствено в случай, че бъдат изпълнени няколко условия, определени с цел да се гарантира безопасната експлоатация на въпросния кораб във водите на Общността, отнасящи се по-специално до държавата на знамето на кораба и управляващото дружество. В противен случай на кораба се отказва за постоянно достъп до пристанищата и местата за заставане на котва на държави-членки. Във всички случаи всяко последващо задържане на въпросния кораб следва да води до постоянен отказ на достъп до пристанищата и местата за заставане на котва на държавите-членки. За целите на прозрачността списъкът на корабите, на които е бил отказан достъп до пристанища и места за заставане на котва в Общността, следва да бъде направен публично достояние.
- (22) За да се намали тежестта, която повтарящите се проверки създават за някои администрации и дружества, проверки съгласно Директива 1999/35/ЕО на Съвета от 29 април 1999 г. относно системата за задължителни прегледи за безопасна работа при редовни услуги от ро-ро фериботи и бързоходни пътнически плавателни съдове<sup>(1)</sup> на ро-ро фериботи или бързоходни пътнически плавателни съдове, извършени от приемащата държава, която не е държавата на знамето на плавателния съд, и които включват най-малко всичките елементи на разширената проверка, следва да се вземат предвид при изчисляването на рисковия профил на кораба, интервалите между проверките и изпълнението на ангажимента за провеждане на проверки от всяка държава-членка. Освен това Комисията следва да провери дали е уместно Директива 1999/35/ЕО да се измени в бъдеще с оглед подобряване на нивото на безопасност, необходимо за оперирането на ро-ро фериботи и бързоходни пътнически плавателни съдове до и от пристанища на държави-членки.
- (23) Несъответствието с разпоредбите на съответните конвенции следва да бъде поправено. Когато наблюдаваните неизправности представляват явна заплаха за безопасността, за здравето или за околната среда, корабите, които е необходимо да бъдат подложени на коригиращи действия, следва да бъдат задържани до отстраняване на неизправностите.
- (24) Следва да бъде предоставено право на обжалване на заповедите за задържане от компетентните органи, за да се избегнат неоснователните решения, които може да доведат до ненужно задържане и закъснение. Държавите-членки следва да си сътрудничат, по-специално, за да могат да гарантират разглеждането на жалбите в разумен срок съобразно тяхното национално законодателство.
- (25) Органите и инспекторите, които участват в дейности по осъществяване на държавен пристанищен контрол, следва да не са в конфликт на интереси нито с пристанището, където се провежда проверката, нито с проверяваните кораби или свързани с тях интереси. Инспекторите следва да имат необходимата квалификация и да преминат подходящо обучение, за да поддържат и повишават компетентността си за провеждане на проверки. Държавите-членки следва да си сътрудничат за разработването и насърчването на хармонизирана схема на Общността за обучение и оценяване на компетентността на инспекторите.
- (26) Пилотите и пристанищните власти или органи следва да бъдат упълномощени да предоставят полезна информация за констатирани явни нередности на борда на корабите.
- (27) Следва да се провеждат разследвания по жалби на лица, които имат законен интерес относно условията на живот и труд на борда на корабите. Всеки жалбоподател следва да бъде информиран за действията, предприети вследствие на подадената от него жалба.
- (28) Между компетентните органи на държавите-членки и другите органи или организации е необходимо да има сътрудничество за осигуряване на ефективни последващи действия по отношение на корабите, показали неизправности, на които е било разрешено да продължат пътя си, и за обмен на информация за корабите, престояващи в дадено пристанище.
- (29) Тъй като базата данни за проверките е съществена част от държавния пристанищен контрол, държавите-членки следва да гарантират нейното обновяване предвид изискванията на Общността.
- (30) Публикуването на информация, отнасяща се до кораби и техните оператори или предприятия, които не спазват международните стандарти за безопасност, здраве и опазване на морската среда, като се взема предвид броя на кораби, притежавани от предприятията, може да представлява ефективно възпиращо средство за товароделите срещу използването на тези кораби и стимул за техните собственици да предприемат коригиращи действия. По отношение на информацията, която да бъде предоставена, Комисията следва да установи тясно сътрудничество с Парижкия МР и да взема предвид всяка публикувана информация, с цел да се избегне излишно дублиране. Държавите-членки следва да предоставят необходимата информация само веднъж.
- (31) Всички разходи за проверки на кораби, които дават основание за задържане или тези, възникнали при отмяна на отказ за достъп, следва да се поемат от корабособственика или оператора.

(1) ОВ L 138, 1.6.1999 г., стр. 1.



- (32) Мерките, необходими за изпълнението на настоящата директива, следва да бъдат приети в съответствие с Решение 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 г. за установяване на условията и реда за упражняване на изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията <sup>(1)</sup>.
- (33) По-специално на Комисията следва да се предостави правомощието да изменя настоящата директива, за да приложи последващите изменения на конвенциите, международните кодекси и резолюции, свързани с нея, и да приема правила за изпълнение на разпоредбите на членове 8 и 10. Тъй като тези мерки са от общ характер и са предназначени да изменят несъществени елементи на настоящата директива, включително чрез допълването ѝ с нови несъществени елементи, те трябва да бъдат приети в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, предвидена в член 5а от Решение 1999/468/ЕО.
- (34) Доколкото целите на настоящата директива, а именно да се намали морския транспорт, който е под стандартите във води под юрисдикцията на държавите-членки чрез подобряването на системата за проверки на Общността за мореходност на корабите и разработването на начини за предприемане на превантивни мерки в областта на замърсяването на моретата, не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите-членки и следователно, поради техния мащаб и последици, могат по-добре да бъдат постигнати на общностно равнище, Общността може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящата директива не надхвърля необходимото за постигане на тези цели.
- (35) Задължението за транспониране на настоящата директива в националното законодателство следва да се ограничи до разпоредбите, които внасят значителна промяна в сравнение с Директива 95/21/ЕО. Задължението за транспониране на разпоредбите, които остават непроменени, произтича от същата директива.
- (36) Настоящата директива следва да не засяга задълженията на държави-членки, свързани със сроковете за транспониране в националното законодателство на директивите, посочени в приложение XV, част Б.
- (37) Системата за държавен пристанищен контрол, установена в съответствие с настоящата директива, следва да бъде въведена на една и съща дата от всички държави-членки. В тази връзка Комисията следва да гарантира предприемането на подходящи подготвителни мерки, включително изпитване на базата данни за проверките и осигуряването на обучение за инспекторите.
- (38) В съответствие с точка 34 от Междунституционалното споразумение за по-добро законотворчество <sup>(2)</sup> държавите-членки се насърчават да изготвят, за себе си и в интерес на Общността, свои собствени таблици, които, доколкото е възможно, илюстрират съответствието между настоящата директива и мерките за транспониране и да ги направят обществено достояние.
- (39) С оглед да не се налага непропорционална административна тежест на държавите-членки без излаз на море, правилото *de minimis* следва да им позволява дерогация от разпоредбите на настоящата директива, което означава, че тези държави-членки, докато отговарят на определени критерии, не са задължени да транспонират настоящата директива.
- (40) За да се вземе предвид факта, че френските отвъдморски департаменти принадлежат към различна географска област, в голяма степен са страни по регионални меморандуми за държавен пристанищен контрол, различни от Парижкия МР, и имат много ограничени потоци на движение с вътрешната част на Европа, на въпросната държава-членка следва да бъде разрешено да изключи тези пристанища от системата за държавен пристанищен контрол, която се прилага в рамките на Общността,

## ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

## Член 1

## Цел

Целта на настоящата директива е да спомогне за радикалното намаляване на морския транспорт, който е под стандартите, във водите под юрисдикцията на държавите-членки, чрез:

- а) повишаване спазването на международното законодателство и съответното законодателство на Общността относно морската безопасност, морската сигурност, опазването на морската среда и условията на живот и работа на борда на корабите под всички знамена;
- б) установяване на общи критерии за контрол на корабите от страна на държавата на пристанището и хармонизиране на процедурите за проверка и задържане, като се използват вече натрупаните експертни познания и опит съгласно Парижкия МР;
- в) въвеждане на система за държавен пристанищен контрол в Общността, основаваща се на извършваните проверки в Общността и в региона на Парижкия МР, с цел проверяването на всички кораби на определен период, който зависи от техния рисков профил, като корабите с високорисков профил се проверяват по-задълбочено и по-често.

<sup>(1)</sup> ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр. 23.

<sup>(2)</sup> ОВ С 321, 31.12.2003 г., стр. 1.



## Член 2

## Определения

За целите на настоящата директива се прилагат следните определения:

1. „Конвенции“ означава следните конвенции с протоколите и измененията към тях и свързаните кодекси със задължителна сила, в тяхната актуализирана версия:
  - а) Международната конвенция за товарните водолинии от 1966 г. (LL 66);
  - б) Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море от 1974 г. (SOLAS 74);
  - в) Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби от 1973 г. и Протоколът към нея от 1978 г. (MARPOL 73/78);
  - г) Международната конвенция за вахтената служба и нормите за подготовка и освидетелстване на моряците от 1978 г. (STCW 78/95);
  - д) Конвенцията за международните правила за предпазване от сблъскване на море от 1972 г. (COLREG 72);
  - е) Международната конвенция за тонажно измерване на корабите от 1969 г. (ITC 69);
  - ж) Конвенцията относно търговското корабоплаване (минимални норми) от 1976 г. (MOT № 147);
  - з) Международната конвенция за гражданска отговорност за щети от замърсяване с нефт от 1992 г. (CLC 92).
2. „Парижки МР“ означава Парижкия меморандум за разбирателство за държавния пристанищен контрол, подписан в Париж на 26 януари 1982 г., в неговата актуализирана версия.
3. „Рамка и процедури за системата за доброволен одит на държавите-членки на ММО“ означава Резолюция А.974(24) на асамблеята на ММО.
4. „Регион на Парижкия МР“ означава географският район, в който държавите, подписали Парижкия МР, извършват проверки в контекста на Парижкия МР.
5. „Кораб“ означава всеки морски плавателен съд, за който се прилагат една или повече от конвенциите, плаващ под знаме, различно от това на държавата на пристанището.
6. „Взаимодействие кораб/пристанище“ означава взаимодействията, възникващи, когато даден кораб е пряко и непосредствено засегнат от действия, включващи придвижването на хора или товари, или предоставянето на пристанищни услуги към или от кораба.
7. „Кораб на място за заставане на котва“ означава кораб в пристанище или в друг район под юрисдикцията на пристанище, но когато не е на кей, извършващ взаимодействие кораб/пристанище.
8. „Инспектор“ означава служител в публичния сектор или друго лице, което е надлежно оправомощено от компетентния орган на държава-членка да извършва проверки по реда на държавния пристанищен контрол и е отговорно пред този компетентен орган.
9. „Компетентен орган“ означава морски орган за държавен пристанищен контрол в съответствие с настоящата директива.
10. „Нощно време“ означава всеки период, не по-кратък от седем часа, както е определен от националното право, и който във всички случаи трябва да включва периода между полунощ и 5:00 ч.
12. „Първоначална проверка“ означава посещение на борда на кораб от инспектор, за да се провери дали корабът отговаря на изискванията на съответните конвенции и регламенти, което включва най-малко проверките, които се изискват съгласно член 13, параграф 1.
12. „Задълбочена проверка“ означава проверка, чрез която корабът, неговото оборудване и екипаж биват подложени цялостно или частично, според случая, на задълбочен преглед при условията, посочени в член 13, параграф 3, който обхваща конструкцията на кораба, оборудването, екипажа, условията на живот и работа и спазването на оперативните процедури на борда на кораба.
13. „Разширена проверка“ означава проверка, която обхваща най-малко точките, изброени в приложение VII. Разширената проверка може да включва задълбочена проверка, ако тя е ясно обоснована в съответствие с член 13, параграф 3.
14. „Жалба“ означава всяка информация или доклад, подадени от всяко лице или организация, които имат законен интерес във връзка с безопасността на кораба, включително безопасността или рисковете за здравето на екипажа на кораба, условията на живот и работа на борда и предотвратяването на замърсяването.
15. „Задържане“ означава официалната забрана за излизане в открито море на кораб поради констатирани неизправности, които, поотделно или взети заедно, правят кораба негоден за плаване.

16. „Заповед за отказ на достъп“ означава решение, издадено на капитана на кораб, на отговорното за кораба дружество и на държавата на знамето, с което същите се уведомяват, че на кораба ще бъде отказан достъп до всички пристанища и места за заставане на котва на Общността.
17. „Спиране на операция“ означава официална забрана за продължаването на операция на кораб поради констатирани неизправности, които, поотделно или взети заедно, биха направили опасно нейното продължаване.
18. „Дружество“ означава корабособственика или всяка друга организация или лице, като например управител или бърбоут чартьора, което е поело отговорността за експлоатацията на кораба от корабособственика и което, поемайки тази отговорност, се е съгласило да поеме и всички задължения и отговорности, наложени от Международния кодекс за управление на безопасността (ISM).
19. „Призната организация“ означава дружество по класификация или друга частна структура, осъществяващи законоустановени задачи от името на администрацията на държавата на знамето.
20. „Задължително свидетелство“ означава свидетелство, издадено от държава на знамето или от нейно име в съответствие с конвенции.
21. „Свидетелство за клас“ означава документ, който удостоверява съответствието с Конвенция SOLAS 74, глава II-1, част А-1, правило 3-1.
22. „База данни за проверките“ означава информационната система, която допринася за въвеждането на системата за държавен пристанищен контрол в Общността и се отнася до данните, свързани с проверки, извършени в Общността и в региона на Парижкия МР.

### Член 3

#### Обхват

1. Настоящата директива се прилага за всеки кораб и неговия екипаж, който акостира в пристанище или място за заставане на котва на държава-членка, за да участва във взаимодействие кораб/пристанище.

Франция може да реши, че пристанищата и местата за заставане на котва по настоящия параграф не включват пристанища и места за заставане на котва, разположени в отвъдморските департаменти, посочени в член 299, параграф 2 от Договора.

Ако държава-членка предприема проверка на кораб във води в рамките на юрисдикцията ѝ, но извън пристанище, тази процедура се счита за проверка за целите на настоящата директива.

Нищо в настоящия член не засяга правата за намеса, с които разполага държава-членка по силата на съответните конвенции.

Държавите-членки, които нямат морски пристанища, и които могат да удостоверят, че от общия брой индивидуални плавателни съдове, акостиращи ежегодно в техните речни пристанища, за период от три предходни години, по-малко от 5 % са кораби, обхванати от настоящата директива, може да се ползват с дерогация от разпоредбите на настоящата директива.

Държавите-членки, които нямат морски пристанища, съобщават на Комисията, най-късно на датата на транспониране на директивата, общия брой на плавателните съдове и броя на корабите, акостиращи в техните пристанища през посочения по-горе тригодишен период, и уведомяват Комисията за всяка последваща промяна в гореспоменатите цифри.

2. За кораби с бруто тонаж по-малко от 500 държавите-членки прилагат приложимите изисквания на съответната конвенция и предприемат необходимите действия в областите, за които конвенцията не се прилага, за да гарантират, че въпросните кораби не представляват явна опасност за безопасността, здравето или околната среда. При прилагане на настоящия параграф държавите-членки се ръководят от приложение 1 към Парижкия МР.

3. При извършване на проверка на кораб, плаващ под знамето на държава, която не е страна по дадена конвенция, държавите-членки гарантират, че корабът и неговият екипаж не са третирани по по-благоприятен начин в сравнение с кораб, плаващ под знамето на държава, страна по въпросната конвенция.

4. Риболовни кораби, военни кораби, спомагателни военни кораби, дървени кораби с елементарна конструкция, държавни кораби, използвани с нетърговска цел, и кораби за развлечения, които не извършват търговска дейност, се изключват от обхвата на настоящата директива.

### Член 4

#### Правомощия за извършване на проверки

1. Държавите-членки приемат всички необходими мерки, за да имат законно право да извършват проверки, посочени в настоящата директива, на борда на чужди кораби в съответствие с международното право.

2. Държавите-членки поддържат подходящи компетентни органи, към които е зачислен необходимият брой персонал, по-специално квалифицирани инспектори, например чрез назначаване, за проверяването на кораби, и вземат подходящи мерки, за да могат инспекторите да изпълняват задълженията си така, както е предвидено в настоящата директива, и по-специално, за да се осигури присъствието им за извършване на проверки, изисквани съгласно настоящата директива.

## Член 5

**Система за проверки и годишни задължения за проверки**

1. Държавите-членки извършват проверките съгласно схемата за подбор, описана в член 12 и в разпоредбите на приложение I.

2. За да изпълни годишните си задължения за проверки, всяка държава-членка:

- а) проверява всички кораби с приоритет I, посочени в член 12, буква а), акостиращи в нейни пристанища и места за заставане на котва, и
- б) ежегодно извършва общ брой проверки на кораби с приоритет I и приоритет II посочени в член 12, букви а) и б), съответстващ най-малко на нейния дял от общия брой проверки, които годишно трябва да бъдат извършени в Общността и в региона на Парижкия МР. Този дял на всяка държава-членка се определя от броя индивидуални кораби, които акостират в пристанища на съответната държава-членка, съотнесен към общия брой индивидуални кораби, които акостират в пристанища във всяка държава в рамките на Общността и на региона на Парижкия МР.

3. С оглед изчислението на дела на общия брой проверки, които годишно трябва да бъдат извършени в рамките на Общността и в региона на Парижкия МР, посочено в параграф 2, буква б), корабите на места за заставане на котва не се вземат предвид, освен ако не е посочено друго от съответната държава-членка.

## Член 6

**Условия на спазване на задължението за проверки**

Държава-членка, която не успее да извърши изискваните по член 5, параграф 2, буква а) проверки, спазва задължението си в съответствие с тази разпоредба в случай, че подобни неизвършени проверки не надвишават:

- а) 5 % от общия брой на кораби с приоритет I с високорисков профил, акостиращи в нейните пристанища и места за заставане на котва;
- б) 10 % от общия брой на кораби с приоритет I, различни от тези с високорисков профил, акостиращи на нейните пристанища и места за заставане на котва.

Независимо от процентите, посочени в букви а) и б), държавите-членки подкрепят по приоритетен ред проверките на корабите, които съгласно предоставената от базата данни информация акостират в пристанища в Общността на редки интервали.

Независимо от процентите, посочени в букви а) и б) за кораби с приоритет I, акостиращи на места за заставане на котва, държавите-членки отдават приоритет на проверките на кораби с високорисков профил, които съгласно предоставената от базата

данни информация акостират в пристанища в Общността на редки интервали.

## Член 7

**Условия, позволяващи балансиране на дяловете на проверки в Общността**

1. Държава-членка, в която общият брой на акостирания на кораби с приоритет I превишава посочения в член 5, параграф 2, буква б) дял на проверки, се счита, че спазва това задължение, ако определен брой проверки на кораби с приоритет I са били извършени от тази държава-членка, съответстващ на този дял от проверки, и ако тази държава-членка не пропусне да провери повече от 30 % от общия брой кораби с приоритет I, акостиращи в нейните пристанища и места за заставане на котва.

2. Държава-членка, в която общият брой акостирания на кораби с приоритет I и приоритет II е по-малък от посочения в член 5, параграф 2, буква б) дял на проверки, се счита, че спазва това задължение, ако тази държава-членка извърши проверките на кораби с приоритет I, изисквани съгласно член 5, параграф 2, буква а), и проверките на най-малко 85 % от общия брой кораби с приоритет II, акостиращи в нейните пристанища и места за заставане на котва.

3. Комисията, при преразглеждането, посочено в член 35, проучва по-специално въздействието на настоящия член върху ангажимента за проверки, като взема предвид експертното знание и опит, натрупани в Общността и съгласно Парижкия МР. Преразглеждането взема предвид целта за проверка на всички кораби, акостиращи в пристанища и места за заставане на котва в Общността. Ако това е уместно, Комисията предлага допълнителни мерки с оглед подобряване на ефективността на системата за проверки, прилагана в Общността и, ако е необходимо, ново преразглеждане на въздействието на настоящия член на по-късен етап.

## Член 8

**Отлагане на проверки и изключителни обстоятелства**

1. Държава-членка може да реши да отложи проверката на кораб с приоритет I в следните случаи:

- а) ако проверката може да бъде извършена при следващото акостиране на кораба в същата държава-членка, при условие че корабът междуременно не акостира в друго пристанище в Общността или в регион на Парижкия МР, и че отлагането на проверката не надвишава 15 дни, или
- б) ако проверката може да бъде извършена в рамките на 15-дневен срок в друго пристанище на акостиране в Общността или в регион на Парижкия МР, при условие че държавата, в която се намира пристанището на акостиране, се е съгласила предварително да извърши проверката.

В случай на отлагане на проверката в съответствие с букви а) или б), и ако е регистрирана в базата данни за проверките, неизвършената проверка не се счита за пропусната от държавите-членки, които са я отложили.

Въпреки това, когато не е извършена проверка на кораб от приоритет I, въпросният кораб не се изключва от проверка в следващото пристанище, където акостира в Общността, в съответствие с настоящата директива.

2. Когато проверка на кораби с приоритет I не е извършена по оперативни съображения, тя не се счита за пропусната, при условие че причината за неизвършването ѝ е регистрирана в базата данни за проверките и следните изключителни обстоятелства са настъпили:

- а) според преценката на компетентния орган извършването на проверката би застрашило безопасността на инспекторите, кораба или неговия екипаж, пристанището или морската среда, или
- б) корабът акостира единствено през нощта. В този случай държавата-членка предприема мерките, необходими за това корабите, които редовно акостират през нощта, да се проверяват по целесъобразност.

3. В случай че не е била извършена проверка на кораб на място за заставане на котва, тази проверка не се счита за пропусната, ако:

- а) корабът бъде проверен в срок от 15 дни в друго пристанище или място за заставане на котва в Общността или в региона на Парижкия МР, в съответствие с приложение I, или
- б) акостирането на кораба е само през нощта или времетраенето му е прекалено кратко, за да може проверката да бъде извършена в задоволителна степен и причината за пропускането на проверката е отбелязана в базата данни за проверките, или
- в) ако според преценката на компетентния орган извършването на проверката би застрашило безопасността на инспекторите, кораба или неговия екипаж, на пристанището или морската среда и причината за пропускането на проверката е отбелязана в базата данни за проверките.

4. Мерките, предназначени да изменят несъществени елементи на настоящата директива, чрез допълването ѝ, свързани с правилата за изпълнение на настоящия член, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 31, параграф 3.

#### Член 9

##### Уведомление за пристигане на кораби

1. Операторът, агентът или капитанът на кораб, който в съответствие с член 14, подлежи на разширена проверка, с курс към пристанище или място за заставане на котва в държава-членка, уведомява за пристигането на кораба в съответствие с разпоредбите на приложение III.

2. При получаване на уведомлението, посочено в параграф 1 от настоящия член и член 4 от Директива 2002/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 27 юни 2002 г. относно създаване на система на Общността за контрол на движението на корабите и за информацията<sup>(1)</sup>, пристанищните власти или органи, или властите или органите, определени за тази цел, предават тази информация на компетентния орган.

3. За извършване на уведомленията, предвидени в настоящия член, се използват електронни средства винаги, когато е възможно.

4. Процедурите и форматите, разработени от държави-членки за целите на приложение III към настоящата директива, са в съответствие с разпоредбите на Директива 2002/59/ЕО по отношение на уведомленията за корабите.

#### Член 10

##### Рисков профил на корабите

1. За всички кораби, акостиращи в пристанище или място за заставане на котва в държава-членка и регистрирани в базата данни за проверките, се изготвя рисков профил, който определя степента на приоритетност на проверката, интервалите между проверките и техния обхват.

2. Рисковият профил на кораба се определя от съчетание от общи и свързани с историята на кораба рискови параметри, както следва:

- а) Общи параметри

Общите параметри се основават на вида, експлоатационната възраст, знамето, участващите признати организации и показатели на дружеството в съответствие с приложение I, част I.1 и приложение II.

- б) Параметри, свързани с историята на кораба

Параметрите, свързани с историята на кораба, се основават на броя неизправности и задържания за даден период в съответствие с приложение I, част I.2 и приложение II.

<sup>(1)</sup> ОВ L 208, 5.8.2002 г., стр. 10.

3. Мерките, предназначени да изменят несъществени елементи на настоящата директива чрез допълването ѝ, свързани с правилата за изпълнение на настоящия член, и по-специално

- а) критериите за държавата на знамето;
- б) критериите за показателите на дружеството,

се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 31, параграф 3 и доразвиват експертните знания на Парижкия МР.

#### Член 11

##### Честота на проверките

Кораб, акостиращ в пристанища или места за заставане на котва на Общността, подлежи на периодични или допълнителни проверки, както следва:

- а) Корабите се подлагат на периодични проверки на предварително определени интервали според техния рисков профил в съответствие с приложение I, част I. Интервалът между периодичните проверки на корабите се увеличава с намаляването на риска. За кораби с висок риск този интервал е не по-дълъг от шест месеца.
- б) Независимо от изминалото време от последната периодична проверка, кораб се подлага на допълнителна проверка, както следва:
  - Компетентният орган следи за това корабите, за които се прилагат първостепенните фактори, изброени в приложение I, част II, точка 2А, да се подлагат на проверка.
  - Корабите, за които се прилагат непредвидените фактори, изброени в приложение I, част II, точка 2Б, могат да бъдат подложени на проверка. Решението за извършване на допълнителна проверка се оставя на професионалната преценка на компетентния орган.

#### Член 12

##### Подбор на корабите за проверка

Компетентният орган следи за това подборът на корабите за проверка да се извършва в зависимост от техния рисков профил, описан в приложение I, част I, както и при появата на първостепенни или непредвидени фактори в съответствие с приложение I, част II, точки 2А и 2Б.

С оглед на проверката на корабите компетентният орган:

- а) извършва подбор на кораби, подлежащи на задължителна проверка, определяни като кораби с „приоритет I“, в съот-

ветствие със схемата за подбор, описана в приложение I, част II, точка 3А;

- б) може да извършва подбор на кораби, които отговарят на условията за проверка, определяни като кораби с „приоритет II“, в съответствие с приложение I, част II, точка 3Б.

#### Член 13

##### Първоначални и задълбочени проверки

Държавите-членки следят за това подбраните за проверка кораби съгласно член 12 да бъдат подлагани на първоначална проверка или на задълбочена проверка, както следва:

1. При всяка първоначална проверка на кораб компетентният орган следи инспекторът като минимум:
  - а) да проверява свидетелствата и документите, изброени в приложение IV, които се изисква да се държат на борда съгласно законодателството на Общността и конвенциите, свързани с морската безопасност и сигурност;
  - б) да проверява, където е уместно, дали установените неизправности през предходната проверка, извършена от държава-членка или от държава, подписала Парижкия МР, са били отстранени;
  - в) да констатира удовлетворително общо състояние на кораба, включително неговата хигиена, а също и машинната зала и помещенията за екипажа.
2. В случаите, когато след извършването на проверка, посочена в точка 1, недостатъците, които трябва да се отстранят в следващото пристанище на акостиране, са били регистрирани в базата данни за проверките, компетентният орган на следващото пристанище може да реши да не извършва посочените в точка 1, букви а) и в) проверки.
3. По-задълбочена проверка, включително допълнителна проверка на съответствието с оперативните изисквания на борда на кораба, се извършва, когато след приключване на проверката, посочена в точка 1, са налице ясни основания да се предполага, че състоянието на кораба или на неговото оборудване или екипаж не отговаря по същество на съответните изисквания на дадена конвенция.  
  
„Ясни основания“ са налице, когато инспекторът констатира обстоятелства, които, въз основа на неговата професионална преценка, дават основание за задълбочена проверка на кораба, неговото оборудване или екипаж.

Примери за „ясни основания“ са посочени в приложение V.



## Член 14

**Разширени проверки**

1. Следните категории кораби отговарят на условията за разширена проверка в съответствие с приложение I, част II, точки 3А и 3Б:

- кораби с високорисков профил,
- пътнически кораби, нефтени танкери, газовози, химикаловози или кораби за насипни товари, които са на повече от 12 години,
- кораби с високорисков профил или пътнически кораби, нефтени танкери, газовози, химикаловози или кораби за насипни товари, които са на повече от 12 години, в случай на първостепенни или непредвидени фактори,
- кораби, предмет на повторна проверка след издадена заповед за отказ на достъп в съответствие с член 16.

2. Операторът или капитанът на кораба следи за това в експлоатационния график да е заложено достатъчно време за извършването на разширена проверка.

Без да се засягат мерките за контрол, необходими с оглед на сигурността, корабът остава в пристанището до завършване на проверката.

3. При получаване на предварително уведомление, изпратено от кораб, който отговаря на условията за периодична разширена проверка, компетентният орган уведомява кораба, в случай че разширена проверка няма да бъде извършена.

4. Обхватът на разширената проверка, включително рисковите области, които да бъдат проверени, е установен в приложение VII. Комисията приема, в съответствие с процедурата, посочена в член 31, параграф 2, мерките за изпълнение на приложение VII.

## Член 15

**Насоки и процедури за безопасност и сигурност**

1. Държавите-членки следят за това техните инспектори да следват процедурите и насоките, уточнени в приложение VI.

2. По отношение на проверките за сигурност държавите-членки прилагат съответните процедури, предвидени в приложение VI от настоящата директива към всички кораби, посочени в член 3, параграфи 1, 2 и 3 от Регламент (ЕО) № 725/2004 на Европейския парламент и на Съвета<sup>(1)</sup>, които акостира в техни пристанища или места за заставане на котва, стига да не плават под знамето на държавата на пристанището, извършваща проверката.

3. Разпоредбите на член 14 от настоящата директива относно разширените проверки се прилагат спрямо ро-ро фериботи и

бързоходни пътнически плавателни съдове съгласно член 2, букви а) и б) от Директива 1999/35/ЕО.

Когато корабът е бил прегледан в съответствие с членове 6 и 8 от Директива 1999/35/ЕО от приемаша държава, която не е държавата на знамето на кораба, този специфичен преглед в зависимост от случая се регистрира в базата данни за проверките като задълбочена или разширена проверка и се взема предвид за целите на членове 10, 11 и 12 от настоящата директива, така също и за изчисление на степента, в която всяка държава-членка е изпълнила задължението си за проверка, доколкото са обхванати всички елементи от приложение VII към настоящата директива.

Без да се засяга спирането от експлоатация на ро-ро ферибот или бързоходен пътнически плавателен съд, наложено съгласно член 10 от Директива 1999/35/ЕО, разпоредбите на настоящата директива, отнасящи се до отстраняването на неизправности, задържане, отказ на достъп, както и до последващите мерки след проверките, задържането и отказът на достъп се прилагат по целесъобразност.

4. При необходимост Комисията може да приеме, в съответствие с процедурата, посочена в член 31, параграф 2, правилата за хармонизираното изпълнение на параграфи 1 и 2 от настоящия член.

## Член 16

**Мерки за отказ на достъп за някои кораби**

1. Държавата-членка гарантира, че всеки кораб, който

— плава под знамето на държава, която по брой задържания попада в черния списък, приет съгласно Парижкия МР, въз основа на регистрираната информация в базата данни за проверките, и публикуван ежегодно от Комисията, и който е бил задържан или който е бил спиран от експлоатация по силата на Директива 1999/35/ЕО повече от два пъти в течение на последните 36 месеца в пристанище или място за заставане на котва на държава-членка или държава страна по Парижкия МР; или

— плава под знамето на държава, която по брой задържания попада в сивия списък, приет съгласно Парижкия МР, въз основа на регистрираната информация в базата данни за проверките, и публикуван ежегодно от Комисията, и който е бил задържан или който е бил спиран от експлоатация по силата на Директива 1999/35/ЕО повече от два пъти в течение на последните 24 месеца в пристанище на държава-членка или държава страна по Парижкия МР,

получава отказ на достъп до нейните пристанища и места за заставане на котва, освен в случаите, описани в член 21, параграф 6.

<sup>(1)</sup> ОВ L 129, 29.4.2004 г., стр. 6.



Отказът на достъп става приложим веднага шом корабът напусне пристанището или мястото за заставане на котва, където е бил подложен на трето задържане и където е издадена заповедта за отказ на достъп.

2. Заповедта за отказ на достъп се отменя само след изтичане на тримесечен срок, считано от датата на издаване на заповедта и ако са изпълнени условията на параграфи 3—9 от приложение VIII.

Ако корабът получи повторен отказ на достъп, срокът се увеличава на 12 месеца.

3. Всяко последващо задържане в пристанище или място за заставане на котва в рамките на Общността води до отказ на достъп по отношение на кораба във всяко пристанище и място за заставане на котва в рамките на Общността. Този трети отказ на достъп може да бъде отменен след изтичане на срок от 24 месеца от датата на издаване на заповедта, и единствено ако:

— корабът плава под знамето на държава, която по брой задържания не попада нито в черния, нито в сивия списък съгласно параграф 1,

— задължителните свидетелства и свидетелствата за клас на кораба са издадени от организация или организации, които са признати съгласно Регламент (ЕО) № 391/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно общи правила и стандарти за организациите за проверка и преглед на кораби (преработен) <sup>(1)</sup>,

— корабът е управляван от дружество с високи показатели, съгласно приложение I, част I.1, и

— са спазени условията, посочени в параграфи 3—9 от приложение VIII.

На всеки кораб, който не отговаря на критериите, посочени в настоящия параграф, след изтичане на период от 24 месеца от издаване на заповедта, му се отказва за постоянно достъп до всяко пристанище и място за заставане на котва в рамките на Общността.

4. Всяко последващо задържане в пристанище или място за заставане на котва в рамките на Общността след трети отказ на достъп води до отказ за постоянно на достъп на този кораб до всяко пристанище или място за заставане на котва в рамките на Общността.

5. За целите на настоящия член държавите-членки спазват процедурите, посочени в приложение VIII.

<sup>(1)</sup> Вж. стр. 11 от настоящия брой на Официален вестник.

## Член 17

### Доклад до капитана за извършена проверка

При завършването на проверка, задълбочена проверка или разширена проверка инспекторът изготвя доклад в съответствие с приложение IX. Копие от доклада от проверката се връчва на капитана на кораба.

## Член 18

### Жалби

Всички жалби подлежат на бърза първоначална оценка от компетентния орган. Тази оценка дава възможност да се определи дали една жалба е основателна.

Ако това е така компетентният орган предприема необходимите действия по жалбата, по-специално като гарантира, че всяко лице, пряко засегнато от тази жалба, да може да изрази позицията си.

Когато компетентният орган счита, че жалбата е явно неоснователна, той информира жалбоподателя за решението си и мотивите за това.

Самоличността на жалбоподателя не се разкрива пред капитана или корабособственика на съответния кораб. Инспекторът гарантира поверителността при разпитването на членовете на екипажа.

Държавите-членки информират администрацията на държавата на знамето, с копие до Международната организация на труда (МОТ), ако е уместно, за жалбите, които не са явно неоснователни, и за предприетите последващи действия.

## Член 19

### Отстраняване на неизправностите и задържане

1. Компетентният орган се уверява, че всяка потвърдена или открита при проверката неизправност е била или ще бъде отстранена в съответствие с конвенциите.

2. Когато неизправностите представляват явна заплаха за безопасността, здравето или околната среда, компетентният орган на държавата на пристанището, в което е проверен корабът, прави необходимото корабът да бъде задържан или да бъде преустановена операцията, по време на която са били открити неизправностите. Заповедта за задържане или спирането на операция се отменя едва тогава, когато изчезне всякаква опасност или когато органът констатира, че, в зависимост от необходимите условия, корабът може да напусне пристанището или операцията може да бъде подновена, без да има риск за безопасността и здравето на пътниците или на екипажа и за другите кораби, или без да представлява неразумна заплаха за морската среда.

3. За да определи дали един кораб следва да бъде задържан или не, при извършване на професионалната си преценка инспекторът прилага критериите, посочени в приложение X.

4. Ако от проверката става ясно, че корабът не е оборудван с устройство за записване на данните от пътуването, когато използването на такова устройство е задължително в съответствие с Директива 2002/59/ЕО, компетентният орган прави необходимото корабът да бъде задържан.

Ако тази неизправност не може да бъде отстранена лесно в пристанището на задържането, компетентният орган може или да разреши на кораба да се придвижи до най-близкия до пристанището на задържането ремонтен док, който е на разположение, и където корабът може да се поправи веднага, или да изиска неизправностите да бъдат отстранени за максимален срок от 30 дни в съответствие с насоките, разработени от Парижкия МР. За тази цел се прилагат процедурите, посочени в член 21.

5. При изключителни обстоятелства, когато общото състояние на даден кораб явно е под стандартите, компетентният орган може да отложи проверката на въпросния кораб, докато отговорните страни не вземат необходимите мерки, за да може корабът да отговаря на съответните изисквания на конвенциите.

6. В случай на задържане компетентният орган незабавно уведомява, в писмена форма и с приложен доклад от извършената проверка, администрацията на държавата на знамето или, когато това е невъзможно, консула или, в негово отсъствие, най-близкия дипломатически представител на тази държава, за всички обстоятелства, при които дадена намеса е била сметена за необходима. Освен това според случая се уведомяват и определените контролори или признати организации, на които е възложено издаването на свидетелства за клас или задължителни свидетелства съгласно конвенциите.

7. Настоящата директива не засяга допълнителните изисквания на конвенциите, отнасящи се до процедурите по уведомяване и докладване, свързани с държавния пристанищен контрол.

8. При осъществяването на държавен пристанищен контрол съгласно настоящата директива се полагат всички възможни усилия, за да се избегне неправомерното задържане или забавяне на даден кораб. Ако даден кораб е задържан или забавен неправомерно, корабособственикът или операторът е в правото си да поиска обезщетение за всички понесени вреди и загуби. В случаите когато бъде подадена жалба срещу неправомерно задържане или забавяне, тежестта на доказването им се носи от корабособственика или от оператора на кораба.

9. За да се намали натовареността на пристанището, компетентният орган може да позволи на задържан кораб да бъде преместен в друга част на пристанището, ако това е безопасно. Въпреки това опасността от натоварване на пристанището не се взема под внимание, когато се взема решение за задържане или за отмяна на задържане.

Пристанищните власти или органи си сътрудничат с компетентния орган с оглед да се улесни приемането на задържаните кораби.

10. В случай на издаване на заповед за задържане, пристанищните власти или органи се уведомяват за това при първа възможност.

## Член 20

### Право на обжалване

1. Корабособственикът или операторът на кораб или неговият представител в държавата-членка имат право да обжалват заповед за задържане или за отказ на достъп, издадена от компетентния орган. Обжалването не спира изпълнението на заповедта за задържане или за отказ на достъп.

2. За тази цел държавите-членки въвеждат и запазват в сила подходящи процедури съобразно своето национално законодателство.

3. Компетентният орган надлежно уведомява капитана на кораба, посочен в параграф 1, за правото му на обжалване и предвидения за това ред.

4. Когато в резултат на обжалване или искане, направено от корабособственика или оператора на кораб или негов представител, се отмени или измени заповедта за задържане или за отказ на достъп:

- a) държавите-членки осигуряват незабавното съответно изменение на базата данни за проверките;
- b) държавата-членка, в която е издадена заповедта за задържане или за отказ на достъп, следи за това публикуваната в съответствие с член 26 информация да бъде поправена в срок от 24 часа от решението.

## Член 21

### Последващи действия при проверки и задържания

1. Когато неизправностите, посочени в член 19, параграф 2, не могат да бъдат отстранени в пристанището, където се провежда проверката, компетентният орган на тази държава-членка може да разреши на съответния кораб да се придвижи без ненужно забавяне до най-близката до пристанището на задържането и подходяща за целта кораборемонтна работилница, според избора на капитана и съответните органи, където могат да се предприемат последващи действия, стига да се спазват условията, определени от компетентния орган на държавата на знамето и възприети от тази държава-членка. Тези условия гарантират, че корабът е способен да се придвижи, без да представлява опасност за безопасността и здравето на пътниците или екипажа, за сигурността на други кораби или неразумна заплаха за морската среда.

2. Когато решението за изпращане на кораб в кораборемонтна работилница се дължи на неспазване на Резолюция А.744(18) на ММО по отношение на корабната документация или във връзка със структурни недостатъци и неизправности на кораба, компетентният орган може да поиска необходимите измервания на дебелината да се направят в пристанището на задържането, преди да бъде разрешено на кораба да отплава.

3. При обстоятелствата, посочени в параграф 1, компетентният орган на държавата-членка на пристанището, където е осъществена проверката, уведомява компетентния орган на държавата, където се намира ремонтният док, страните, посочени в член 19, параграф 6, и всеки друг орган по целесъобразност, за всички условия на пътуването.

Компетентният орган на държава-членка, получател на това уведомление, информира органа, който го е уведомил, за взетите мерки.

4. Държавите-членки предприемат мерки, за да гарантират отказване на достъп до всички пристанища или места за заставане на котва в Общността на корабите, посочени в параграф 1, които се отправят към открито море:

- а) без да изпълнят условията, определени от компетентния орган на всяка държава-членка в пристанището на проверката; или
- б) които отказват да се съобразят с приложимите изисквания на конвенциите, като не акостира в посочената кораборемонтна работилница.

Този отказ важи, докато корабособственикът или операторът не представят доказателство, удовлетворяващо компетентния орган на държавата-членка, в която са констатирани неизправностите по кораба, че корабът спазва напълно всички приложими изисквания на конвенциите.

5. При обстоятелствата, посочени в параграф 4, буква а), компетентният орган на държавата-членка, в която са били констатирани неизправностите по кораба, сигнализира незабавно компетентните органи на всички останали държави-членки.

При обстоятелствата, посочени в параграф 4, буква б), компетентният орган на държавата-членка, в която се намира кораборемонтната работилница, сигнализира незабавно компетентните органи на всички останали държави-членки.

Преди да откаже влизане, държавата-членка може да поиска консултации с администрацията на знамето на съответния кораб.

6. Чрез дерогация от разпоредбите на параграф 4 достъпът до определено пристанище или място за заставане на котва може да бъде разрешен от съответния орган на държавата на пристанището в случай на форсмажорни обстоятелства или поради първостепенни съображения за безопасност, или за да се намали или сведе до минимум рискът от замърсяване, или за

да се отстранят неизправностите, при условие че са били взети подходящи мерки, удовлетворяващи компетентния орган на тази държава-членка, от страна на корабособственика, оператора или капитана на въпросния кораб, за да се гарантира, че корабът може да влезе в пристанището при пълна безопасност.

## Член 22

### Професионална характеристика на инспекторите

1. Проверките се осъществяват само от инспектори, които отговарят на критериите за квалификация, посочени в приложение XI, и които са получили разрешение от компетентния орган да извършват държавен пристанищен контрол.

2. Когато компетентният орган на държавата на пристанището не е в състояние да осигури необходимите професионални познания, инспекторът от този компетентен орган може да бъде подпомогнат от всяко лице, притежаващо необходимите познания.

3. Компетентният орган, инспекторите, осъществяващи държавен пристанищен контрол, и лицата, които ги подпомагат, не трябва да имат никакъв търговски интерес нито към пристанището, в което се извършва проверката, нито към проверяваните кораби. Инспекторите не трябва също така да бъдат наемани от неправителствени организации, издаващи задължителни свидетелства и свидетелства за клас или осъществяващи необходимите прегледи при издаването на тези свидетелства на корабите, нито да работят за сметка на такива организации.

4. Всеки инспектор притежава личен документ във формата на идентификационна карта, издадена от компетентния орган, за който работи, в съответствие с Директива 96/40/ЕО на Комисията от 25 юни 1996 г. за установяване на общ модел за идентификационна карта за инспектори, провеждащи държавен пристанищен контрол <sup>(1)</sup>.

5. Държавите-членки гарантират проверката на професионалната компетентност на инспекторите и това, че те отговарят на минималните критерии съгласно приложение XI, преди да им разрешат да извършват проверки, и на съответни интервали след това, предвид схемата за обучение, посочена в параграф 7.

6. Държавите-членки гарантират, че инспекторите получават подходящо обучение във връзка с внесените изменения в системата за държавния пристанищен контрол, прилагана в Общността съгласно настоящата директива и измененията на конвенциите.

7. Комисията разработва и насърчава, в сътрудничество с държавите-членки, хармонизирана схема на Общността за обучение и оценяване от държавите-членки на професионалните умения на инспекторите, осъществяващи държавен пристанищен контрол.

<sup>(1)</sup> ОВ L 196, 7.8.1996 г., стр. 8.

## Член 23

**Доклади на пилотите и на пристанищните власти**

1. Държавите-членки предприемат необходимите мерки, за да гарантират, че техните пилоти, ангажирани с привързването или отвързването на корабите от котва, или ангажирани на кораби, преминаващи транзитно или движещи се към пристанище, намиращо се в държава-членка, информират незабавно компетентните органи на държавата на пристанището или крайбрежната държава, според случая, за явни нередности, които са установили в хода на изпълнението на обичайните си задължения, които могат да се отразят неблагоприятно на безопасното плаване на кораба или да представляват заплаха за морската среда.

2. Когато пристанищните власти или органи, при изпълнението на обичайните си задължения, научат, че на даден кораб, намиращ се в тяхното пристанище, има явни нередности, които могат да се отразят неблагоприятно на безопасността на кораба или да представляват неразумна заплаха за морската среда, те информират незабавно за това компетентния орган на държавата на засегнатото пристанище.

3. Държавите-членки изискват от пилотите и пристанищните власти или органи да докладват най-малко следната информация по електронен път, когато това е възможно:

- данни за кораба (име, ММО идентификационен номер, позивни и знаме),
- данни за плаването (последно пристанище на спиране и крайно пристанище),
- описание на констатирани явни нередности на борда на кораба.

4. Държавите-членки следят за предприемането на подходящи последващи действия относно явни нередности, за които пилотите и пристанищните власти или органи са уведомили, и регистрират данните за предприетите действия.

5. Комисията може да приеме, в съответствие с процедурата по регулиране, посочена в член 31, параграф 2, мерки за изпълнение на настоящия член, включително хармонизиран електронен формат и процедури за докладване на явни нередности от страна на пилотите и пристанищните власти или органи, както и на последващите действия, предприети от държавите-членки.

## Член 24

**База данни за проверките**

1. Комисията разработва, поддържа и обновява базата данни за проверките, като се опира на експертните познания и опит съгласно Парижкия МР.

Базата данни за проверките съдържа цялата необходима информация за въвеждането на системата за проверки,

създадена съгласно настоящата директива, и включва функционалните характеристики, изложени в приложение XII.

2. Държавите-членки предприемат подходящи мерки, за да гарантират, че информацията за действителния час на пристигане и на отплаване на всеки кораб, който акостира в тяхно пристанище или място за заставане на котва, заедно с идентификационна информация за въпросното пристанище, се предават в подходящ срок в базата данни за проверките чрез общността система за обмен на морска информация „SafeSeaNet“, посочена в член 3, буква т) от Директива 2002/59/ЕО. След като са предали тази информация в базата данни за проверките чрез SafeSeaNet, държавите-членки са освободени от предоставянето на данни в съответствие с параграф 1.2 и параграф 2, букви а) и б) от приложение XIV към настоящата директива.

3. Държавите-членки гарантират, че информацията, свързана с извършените проверки съгласно настоящата директива, се прехвърля в базата данни за проверките веднага щом са завършени докладите от извършените проверки или при отмяна на задържането.

Държавите-членки гарантират, че информацията, прехвърлена в базата данни за проверките, се потвърждава за целите на публикуване в рамките на 72 часа.

4. Въз основа на предоставените от държавите-членки данни за проверките Комисията е в състояние да извлича от базата данни всяка необходима информация, отнасяща се до прилагането на настоящата директива, по-специално информация за рисковия профил на корабите, за корабите, подлежащи на проверка, както и данни относно движението им, и във връзка със задължението на всяка държава-членка за извършване на проверки.

Държавите-членки имат достъп до цялата информация, регистрирана в базата данни за проверките, която е от значение за прилагането на процедурите за извършване на проверки на настоящата директива.

Държавите-членки и трети страни, подписали Парижкия МР, получават достъп до всички данни, регистрирани от тях в базата данни, и до информацията относно корабите, плаващи под тяхното знаме.

## Член 25

**Обмен на информация и сътрудничество**

Всяка държава-членка гарантира, че пристанищните ѝ власти или органи, или други съответни власти или органи, предоставят на компетентния орган за държавен пристанищен контрол следните видове информация, с която разполагат:

- информация, съобщена в съответствие с член 9 и приложение III,



- информация относно кораби, които не са спазили изискванията за уведомяване в съответствие с настоящата директива и с Директива 2000/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 27 ноември 2000 г. относно пристанищните приемни съоръжения за отпадъците от експлоатацията на корабите и на остатъците от товари <sup>(1)</sup> и Директива 2002/59/ЕС, както и, ако е уместно, в съответствие с Регламент (ЕО) № 725/2004,
- информация относно кораби, които са се отправили към открито море, без да са спазили членове 7 или 10 от Директива 2000/59/ЕО,
- информация относно кораби, на които е отказано влизане или са отстранени от пристанище от съображения за сигурност,
- информация за явни нередности в съответствие с член 23.

#### Член 26

##### Публикуване на информацията

Комисията предоставя и поддържа на публично достъпен уебсайт информацията, свързана с проверки, задържания и откази за достъп в съответствие с приложение XIII, като се опира на експертните познания и опит съгласно Парижкия МР.

#### Член 27

##### Публикуване на списък на дружества с ниски или много ниски показатели

Комисията определя и публикува периодично на публично достъпен уебсайт информация за дружествата, чиито показатели, с оглед определяне на рисковия профил на корабите, посочен в приложение I, част I, са били оценени като ниски или много ниски в течение на три или повече месеца.

Комисията приема, в съответствие с процедурата по регулиране, посочена в член 31, параграф 2, правилата за изпълнение на настоящия член, като по-специално уточнява начините на публикуване.

#### Член 28

##### Възстановяване на разходите

1. В случай че посочените в членове 13 и 14 проверки потвърдят или разкрият неизправности по отношение изискванията на дадена конвенция, които дават основание за задържането на даден кораб, всички разходи, свързани с проверките в течение на нормален счетоводен период, се покриват от корабособственика или от оператора на кораба, или от неговия представител в държавата на пристанището.
2. Всички разходи, свързани с проверките, извършени от компетентния орган на държава-членка съгласно разпоредбите на член 16 и член 21, параграф 4, са за сметка на корабособственика или на оператора на кораба.

3. В случай на задържане на кораб всички разходи, свързани със задържането в пристанището, са за сметка на корабособственика или на оператора на кораба.

4. Задържането се отменя едва след пълното плащането или предоставянето на достатъчна гаранция за възстановяването на разходите.

#### Член 29

##### Данни за мониторинг на изпълнението

Държавите-членки предоставят на Комисията информацията, посочена в приложение XIV, спазвайки честотата, установена в същото приложение.

#### Член 30

##### Мониторинг на спазването и изпълнението от страна на държавите-членки

За да се гарантира ефективното изпълнение на настоящата директива и да се осъществява мониторинг на цялостното функциониране на режима на Общността за държавен пристанищен контрол в съответствие с член 2, буква б), подточка i) от Регламент (ЕО) № 1406/2002, Комисията събира необходимата информация и осъществява посещения в държавите-членки.

#### Член 31

##### Процедура на комитет

1. Комисията се подпомага от Комитета по морската безопасност и предотвратяването на замърсяването от кораби (КМБПЗК), създаден по силата на член 3 от Регламент (ЕО) № 2099/2002 на Европейския парламент и на Съвета <sup>(2)</sup>.

2. При позоваване на настоящия параграф се прилагат членове 5 и 7 от Решение 1999/468/ЕО, като се вземат предвид разпоредбите на член 8 от него.

Срокът, предвиден в член 5, параграф 6 от Решение 1999/468/ЕО, се определя на три месеца.

3. При позоваване на настоящия параграф се прилагат член 5а, параграфи 1—4 и член 7 от Решение 1999/468/ЕО, като се вземат предвид разпоредбите на член 8 от него.

#### Член 32

##### Процедура за изменение

Комисията:

- а) адаптира приложенията, с изключение на приложение I, с оглед отчитане на изменения в законодателството на Общността относно морската безопасност и сигурност, които са влезли в сила, и на конвенциите, международните кодекси и резолюциите на съответните международни организации и новите положения в Парижкия МР;

<sup>(1)</sup> ОВ L 332, 28.12.2000 г., стр. 81.

<sup>(2)</sup> ОВ L 324, 29.11.2002 г., стр. 1.

б) изменя определенията, позоваващи се на конвенции, международни кодекси и резолюции и законодателството на Общността, които са от значение за целите на настоящата директива.

Мерките, предназначени да изменят несъществени елементи на настоящата директива, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 31, параграф 3.

Измененията на международните инструменти, посочени в член 2, може да бъдат изключени от обхвата на настоящата директива в съответствие с член 5 от Регламент (ЕО) № 2099/2002.

#### Член 33

##### Правила за изпълнение

При определяне на правилата за изпълнение, посочени в член 8, параграф 4, член 10, параграф 3, член 14, параграф 4, член 15, параграф 4, член 23, параграф 5 и член 27, в съответствие с процедурите, посочени в член 31, параграфи 2 и 3, Комисията следи специално тези правила да отчитат експертните познания и опит, придобити във връзка със системата за проверки в Общността и в региона на Парижкия МР.

#### Член 34

##### Санкции

Държавите-членки установяват система от санкции, които се прилагат в случай на нарушаване на националните разпоредби, приети по силата на настоящата директива, и вземат всички необходими мерки за да гарантират, че тези санкции се прилагат. Предвидените санкции са ефективни, пропорционални и възпиращи.

#### Член 35

##### Преразглеждане

Комисията преразглежда изпълнението на настоящата директива не по-късно от 30 юни 2012 г. При преразглеждането, *inter alia*, се проучват изпълнението на установеното в член 5 общо задължение на Общността за извършване на проверки, броят на инспекторите, осъществяващи държавен пристанищен контрол във всяка държава-членка, броят на извършените проверки, както и изпълнението на задължението за годишни проверки от страна на всяка държавна-членка и за изпълнението на членове 6, 7 и 8.

Комисията съобщава констатациите от преразглеждането съответно на Европейския парламент и на Съвета, и въз основа на това преразглеждане определя дали е необходимо да се предложи директива за изменение или допълнително законодателство в тази област.

#### Член 36

##### Изпълнение и нотифициране

1. Държавите-членки приемат и публикуват законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими,

за да се съобразят с настоящата директива, в срок до 31 декември 2010 г.

Те прилагат тези разпоредби, считано от 1 януари 2011 г.

2. Когато държавите-членки приемат тези мерки, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Те включват също декларация, че позоваванията на съществуващи закони, подзаконови и административни разпоредби на директивата, отменена с настоящата директива, се тълкуват като позовавания на настоящата директива. Условието и редът на позоваване и начинът, по който се формулира декларацията, се определят от държавите-членки.

3. Държавите-членки съобщават на Комисията текста на основните разпоредби от националното си законодателство в областта, уредена с настоящата директива.

4. Освен това Комисията редовно уведомява Европейския парламент и Съвета за напредъка по изпълнението на настоящата директива в държавите-членки, по-специално с оглед еднаквото прилагане на общностната система за проверки.

#### Член 37

##### Отмяна

Директива 95/21/ЕО, изменена с директивите, изброени в приложение XV, част А, се отменя, считано от 1 януари 2011 г., без да се засягат задълженията на държавите-членки, свързани със сроковете за транспониране в националното законодателство на директивите, посочени в приложение XV, част Б.

Позоваванията на отменената директива се считат за позовавания на настоящата директива и се четат съгласно таблицата на съответствието, установена в приложение XVI към настоящата директива.

#### Член 38

##### Влизане в сила

Настоящата директива влиза в сила на двадесетия ден след публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейския съюз*.

#### Член 39

##### Адресати

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.

Съставено в Страсбург на 23 април 2009 година.

За Европейския парламент

Председател

H.-G. PÖTTERING

За Съвета

Председател

P. NEČAS



## ПРИЛОЖЕНИЕ I

**ЕЛЕМЕНТИ НА ОБЩНОСТНАТА СИСТЕМА ЗА ДЪРЖАВНИ ПРИСТАНИЩНИ ПРОВЕРКИ  
(посочени в член 5)**

Общностната система за държавни пристанищни проверки включва следните елементи:

**I. Рисков профил на корабите**

Рисковият профил на даден кораб се определя чрез съчетание от следните общи параметри и параметри, свързани с историята на кораба:

**1. Общи параметри****а) Вип кораб**

За пътнически кораби, нефтени танкери, химикаловози, газовози и кораби за насипни товари, се смята, че представляват повишен риск.

**б) Възраст на кораба**

За корабите на повече от дванадесет години се смята, че представляват повишен риск.

**в) Показатели на държавата на знамето**

i) Счита се, че корабите, плаващи под знамето на държава с голям брой задържания в рамките на Общността и в региона на Парижкия МР, представляват повишен риск.

ii) Счита се, че корабите, плаващи под знамето на държава с малък брой задържания в рамките на Общността и в региона на Парижкия МР, представляват понижен риск.

iii) Счита се, че корабите, плаващи под знамето на държава, която е била подложена на одит, и за която според случая е предаден план за коригиращи действия съгласно рамката и процедурите на доброволната система за одит на държавите-членки на ММО, представляват понижен риск. Веднага след като са приети мерките по член 10, параграф 3, държавата на знамето на такъв кораб демонстрира, че спазва изискванията на Кодекса за прилагане на задължителните актове на ММО.

**г) Признати организации**

i) Счита се, че корабите, на които са издадени свидетелства от признати организации с ниски или много ниски показатели за брой задържания в рамките на Общността и в региона на Парижкия МР, представляват повишен риск.

ii) Счита се, че корабите, на които са издадени свидетелства от признати организации с високи показатели за брой задържания в рамките на Общността и в региона на Парижкия МР, представляват понижен риск.

iii) Счита се, че корабите, на които са издадени свидетелства от организации, признати съгласно условията на Регламент (ЕО) № 391/2009, представляват понижен риск.

**д) Показатели на дружеството**

i) Счита се, че корабите на дружество с ниски или много ниски показатели, обусловени от броя неизправности и задържания на неговите кораби в рамките на Общността и в региона на Парижкия МР, представляват повишен риск.

ii) Счита се, че корабите на дружество с високи показатели, обусловени от броя неизправности и задържания на неговите кораби в рамките на Общността и в региона на Парижкия МР, представляват понижен риск.

## 2. Параметри, свързани с историята на кораба

- i) Счита се, че корабите, които са били задържани повече от един път, представляват повишен риск.
- ii) Счита се, че корабите, които по време на проверка(и), извършена(и) през периода, посочен в приложение II, са имали по-малко на брой неизправности от посоченото в приложение II, представляват понижен риск.
- iii) Счита се, че корабите, които не са били задържани през периода, посочен в приложение II, представляват понижен риск.

Параметрите на риск се съчетават, като се използва скала за оценка, която отразява относителното влияние на всеки параметър върху цялостния риск на кораба, с цел да се определят следните рискови профили на кораба:

- повишен риск,
- стандартен риск,
- понижен риск.

При определянето на тези рискови профили се отдава по-голямо значение на параметрите, които се отнасят до вида кораб, показателите на държавата на знамето и показателите на признатите организации и на дружествата.

## II. Проверки на корабите

### 1. Периодични проверки

Периодичните проверки се провеждат на предварително определени интервали от време. Тяхната честота се определя от рисковия профил на корабите. Интервалът между периодичните проверки на корабите с повишен риск не надвишава шест месеца. Интервалът между периодичните проверки на кораби с други рискови профили се увеличава с намаляването на риска.

Държавите-членки извършват периодична проверка на:

- Всеки кораб с високорисков профил, който не е бил проверяван в пристанище или място за заставане на котва в Общността или в региона на Парижкия МР, през последните шест месеца. Корабите с повишен риск започват да отговарят на условията за проверка от петия месец.
- Всеки кораб със стандартен рисков профил, който не е бил проверяван в пристанище или място за заставане на котва в Общността или в региона на Парижкия МР, през последните 12 месеца. Корабите със стандартен риск започват да отговарят на условията за проверка от 10-ия месец.
- Всеки кораб с нискорисков профил, който не е бил проверяван в пристанище или място за заставане на котва в Общността или в региона на Парижкия МР, през последните 36 месеца. Корабите с понижен риск започват да отговарят на условията за проверка от 24-ия месец.

### 2. Допълнителни проверки

Корабите, за които се прилагат изброените по-долу първостепенни или непредвидени фактори, се подлагат на проверка, независимо от времето, изтекло след последната им периодична проверка. Необходимостта обаче от предприемане на допълнителна проверка въз основа на непредвидени фактори, се оставя на професионалната преценка на инспектора.

#### 2А. Първостепенни фактори

Корабите, за които се прилагат изброените по-долу първостепенни фактори, се подлагат на проверка, независимо от времето, изтекло след последната им периодична проверка:

- Корабите, които са били спрени или извадени от техния клас поради съображения за безопасност след последната извършена проверка в Общността или в региона на Парижкия МР.
- Корабите, които са били предмет на доклад или уведомление от страна на друга държава-членка.
- Корабите, които не могат да бъдат открити в базата данни за проверките.

- Корабите, които:
  - са участвали в сблъскване, засядане на плитчина или засядане на брега по пътя към пристанището;
  - са обвинени в предполагаемо нарушение на разпоредбите за изхвърляне на вредни вещества или отпадни води, или
  - са извършвали хаотични или небезопасни маневри, без да спазват мерките за организация на трафика, приети от ММО, или практиките и процедурите за безопасно корабоплаване.

## 2Б. Непредвидени фактори

Корабите, за които се прилагат следните непредвидени фактори, могат да се подлагат на проверка независимо от времето, изтекло след последната им периодична проверка. Решението за извършване на допълнителна проверка се оставя на професионалната преценка на компетентния орган.

- Корабите, които не са спазили съответната приложима версия на Препоръката на ММО за корабоплаване при влизане в Балтийско море.
- Корабите, притежаващи свидетелства, издадени от призната преди това организация, чието признаване е било оттеглено след последната проверка в Общността или в региона на Парижкия МР.
- Корабите, за които е било съобщено от пилотите или от пристанищните власти или органи, че имат явни нередности, които могат да се отразят неблагоприятно на безопасното плаване на корабите или да представляват заплаха за околната среда, съгласно член 23 от настоящата директива.
- Корабите, които не отговарят на изискванията, свързани със съответните уведомления, посочени в член 9 от настоящата директива, в Директива 2000/59/ЕО и Директива 2002/59/ЕО и, ако е уместно, в Регламент (ЕО) № 725/2004.
- Корабите, които са били предмет на доклад или жалба от капитана, член на екипажа или всяко лице или организация, имащи законен интерес от безопасната експлоатация на кораба, условията на живот и работа на борда или предпазването от замърсяване, освен ако засегнатата държава-членка не определи доклада или жалбата като явно неоснователни.
- Корабите, които вече са били задържани преди повече от три месеца.
- Корабите, за които е било съобщено, че притежават все още неотстранени неизправности, с изключение на корабите, чиито неизправности е трябвало да бъдат отстранени до 14 дни след потеглянето, или за неизправности, които е трябвало да бъдат отстранени преди потеглянето.
- Корабите, за които е било съобщено за наличие на проблеми по отношение на техния товар, по-специално вредни и опасни товари.
- Корабите, които са били в експлоатация по начин, създаващ опасност за лицата, имуществото или околната среда.
- Корабите, за които се знае от сигурен източник, че техните параметри на риск се различават от записаните и чието ниво на риск следователно е повишено.

## 3. Схема за подбор

### 3А. Корабите с приоритет I се проверяват по следния начин:

- а) Разширена проверка се извършва на:
  - всеки кораб с високорисков профил, който не е преминал проверка през последните шест месеца,
  - всеки пътнически кораб, нефтен танкер, газозов, химикаловоз или кораб за насипни товари, на повече от 12 години, със стандартен рисков профил, който не е преминал проверка през последните 12 месеца.
- б) Първоначална проверка или, по целесъобразност, по-задълбочена проверка се извършва на:
  - всеки кораб, различен от пътнически кораб, нефтен танкер, газозов, химикаловоз или кораб за насипни товари, на повече от 12 години, със стандартен рисков профил, който не е преминал проверка през последните 12 месеца.

в) В случай на първостепенен фактор:

- по-задълбочена или разширена проверка, в зависимост от професионалната преценка на инспектора, се извършва на всеки кораб с високорисков профил и на всеки пътнически кораб, нефтен танкер, газовоз, химикаловоз или кораб за насипни товари, на повече от 12 години,
- по-задълбочена проверка се извършва на всеки кораб, различен от пътнически кораб, нефтен танкер, газовоз, химикаловоз или кораб за насипни товари, на повече от 12 години.

3Б. Когато компетентният орган реши да провери кораб с приоритет II, се прилага следното:

а) Разширена проверка се извършва на:

- всеки кораб с високорисков профил, който не е преминал проверка през последните пет месеца,
- всеки пътнически кораб, нефтен танкер, газовоз, химикаловоз или кораб за насипни товари, на повече от 12 години, със стандартен рисков профил, който не е преминал проверка през последните 10 месеца, или
- всеки пътнически кораб, нефтен танкер, газовоз, химикаловоз или кораб за насипни товари, на повече от 12 години, с нискорисков профил, който не е преминал проверка през последните 24 месеца.

б) Първоначална проверка или, по целесъобразност, по-задълбочена проверка се извършва на:

- всеки кораб, различен от пътнически кораб, нефтен танкер, газовоз, химикаловоз или кораб за насипни товари, на повече от 12 години, със стандартен рисков профил, който не е преминал проверка през последните 10 месеца, или
- всеки кораб, различен от пътнически кораб, нефтен танкер, газовоз, химикаловоз или кораб за насипни товари, на повече от 12 години, с нискорисков профил, който не е преминал проверка през последните 24 месеца.

в) В случай на непредвиден фактор:

- по-задълбочена или разширена проверка, в зависимост от професионалната преценка на инспектора, се извършва на всеки кораб с високорисков профил и на всеки пътнически кораб, нефтен танкер, газовоз, химикаловоз или кораб за насипни товари, на повече от 12 години,
- по-задълбочена проверка се извършва на всеки кораб, различен от пътнически кораб, нефтен танкер, газовоз, химикаловоз или кораб за насипни товари, на повече от 12 години.

## ПРИЛОЖЕНИЕ II

## СТРУКТУРА НА РИСКОВИЯ ПРОФИЛ НА КОРАБ

(посочена в член 10, параграф 2)

Общи параметри		Профил					
		Кораб с високорисков профил (КВРП)	Кораб със стандартен рисков профил (КСРП)	Кораб с нискорисков профил (КНРП)			
Общи параметри		Критерии	Оценка в точки	Критерии			
1	Вид кораб	Химикаловоз Газовоз Нефтен танкер Кораб за насипни товари Пътнически кораб	2	Кораб, който не представлява повишен или понижен риск	Всички видове		
2	Възраст на кораба	Всички видове >12 г.	1		На всякаква възраст		
3а	Знаме	Черен, сив и бял списък	Черен — силно повишен риск, повишен риск, Среден до повишен риск		2	Бял	
			Черен — среден риск		1		
3б		ММО — одит	—		—	Да	
4а	Призната организация	Показатели	Висок		—	—	Висок
			Среден		—	—	—
			Нисък		Нисък	1	—
			Много нисък		Много нисък	—	—
4б		Признати от ЕС	—		—	Да	
5	Дружество	Показатели	Висок	—	—	Висок	
			Среден	—	—	—	
			Нисък	Нисък	2	—	
			Много нисък	Много нисък	—	—	
Параметри, свързани с историята на кораба							
6	Брой регистрирани неизправности при всяка проверка през предходните 36 месеца	Неизправности	Неотговарящ на условията	—	≤ 5 (и поне една извършена проверка през предходните 36 месеца)		
7	Брой задържания през предходните 36 месеца	Задържания	≥ 2 задържания	1	Няма задържания		

КВРП са кораби, които отговарят на критериите за общ сбор от 5 или повече точки по скалата за оценка.

КНРП са кораби, които отговарят на всички критерии за нискорискови параметри.

КСРП са кораби, които не са нито КВРП, нито КНРП.

## ПРИЛОЖЕНИЕ III

## УВЕДОМЯВАНЕ

(посочено в член 9, параграф 1)

Информация, която трябва да бъде предоставена в съответствие с член 9, параграф 1:

Посочената по-долу информация се предоставя на пристанищните власти или органи, или на определените за тази цел власти или органи, поне три дни преди предвиденото време на пристигане в пристанището или на мястото за заставане на котва, или преди корабът да напусне предходното пристанище, ако пътуването се очаква да продължи по-малко от три дни:

- а) идентификационни данни на кораба (име, позивна, ММО идентификационен номер или номер MMSI);
  - б) предвидено времетраене на престоя;
  - в) за танкери:
    - i) конфигурация: еднокорпусни, еднокорпусни със SBT, двукорпусни;
    - ii) състояние на товарните и на баластните танкове: пълни, празни, запълнени с инертен газ;
    - iii) обем и вид на товара;
  - г) предвидени дейности в крайното пристанище или място за заставане на котва (товарене, разтоварване, други);
  - д) предвидени задължителни контролни прегледи и значителни работи по поддръжка и ремонт, които ще бъдат извършени в крайното пристанище;
  - е) дата на последната извършена разширена проверка в региона на Парижкия МР.
-



## ПРИЛОЖЕНИЕ IV

## СПИСЪК НА СВИДЕТЕЛСТВА И ДОКУМЕНТИ

(съгласно член 13, параграф 1)

1. Международно свидетелство за тонаж (1969 г.)
2. — Свидетелство за безопасност на пътнически кораб;
  - Свидетелство за безопасност на конструкцията на товарен кораб;
  - Свидетелство за безопасност на оборудването на товарен кораб;
  - Свидетелство за радиобезопасност на товарен кораб;
  - Свидетелство за освобождаване, включително списък на товарите, когато е уместно;
  - Свидетелство за безопасност на товарен кораб.
3. Международно свидетелство за сигурност на кораб (ISSC).
4. Документ за непрекъснат запис на историята на кораба.
5. Международно свидетелство за годност за превозване на втечнени газове в наливно състояние.
  - Свидетелство за годност за превозване на втечнени газове в наливно състояние.
6. Международно свидетелство за годност за превоз на опасни химикали в наливно състояние.
  - Свидетелство за годност за превоз на опасни химикали в наливно състояние.
7. Международно свидетелство за предотвратяване на замърсяване с нефт.
8. Международно свидетелство за предотвратяване на замърсяване при превозване на вредни течни вещества в наливно състояние.
9. Международно свидетелство за товарните водолинии (1966 г.)
  - Международно свидетелство за освобождаване по товарните водолинии.
10. Регистър на течните горива, части I и II.
11. Регистър на товара.
12. Документ за минималното безопасно комплектоване с екипаж.
13. Свидетелства и всички други документи, издавани в съответствие с разпоредбите на STCW 78/95.
14. Медицински свидетелства (вж. Конвенция на MOT № 73, отнасяща се до медицинските прегледи за морските лица).
15. Таблица с условията за работа на борда на кораба (Конвенция на MOT № 180 и STCW 78/95).
16. Записи с работното време и времето за почивка на моряците (Конвенция на MOT № 180).
17. Информация за устойчивост.
18. Копие от Документа за съответствие и Свидетелството за управление на безопасността, издадени в съответствие с Международния кодекс за управление на безопасната експлоатация на корабите и предотвратяване на замърсяване (SOLAS 74, глава IX).
19. Свидетелства за здравината на корпуса и машинното оборудване на кораба, издадени от съответната призната организация (изискват се само ако корабът поддържа своя клас при призната организация).

20. Документ за съответствие със специалните изисквания за кораби, превозващи опасни товари.
21. Свидетелство за безопасност на високоскоростен плавателен съд и разрешително за експлоатация на високоскоростен плавателен съд.
22. Специален списък или манифест на опасните товари или подробен товарен план.
23. Корабен дневник по отношение на записите за проведени тестове и учебни тревоги и на записите за проверка и поддръжка на спасителните средства и противопожарните уреди и съоръжения.
24. Свидетелство за безопасност на кораб със специално предназначение.
25. Свидетелство за безопасност на плаваща платформа за сондаж в открито море.
26. За нефтени танкери записът от системата за наблюдение и контрол на разтоварване на нефт за последния преход с баласт.
27. Списък на екипажа, противопожарен план, а за пътнически кораби — също така план за борба с аварията.
28. Аварийен план в случай на замърсяване с нефт на борда на кораба.
29. Папки с доклади за извършени прегледи (за кораби за насипни товари и нефтени танкери).
30. Доклади за предишни проверки по реда на държавен пристанищен контрол.
31. За пътнически ро-ро кораби, информация за максималното съотношение А/А.
32. Документ за разрешение за превоз на зърно.
33. Ръководство за укрепване на товара.
34. План за управление на отпадъците и дневник за отпадъци.
35. Система за подпомагане на капитани на пътнически кораби при вземане на решения.
36. План за съдействие при спасителни операции за пътнически кораби, които плават по редовни маршрути.
37. Списък на оперативните ограничения за пътнически кораби.
38. Наръчник на кораба за насипни товари.
39. План за товарене и разтоварване за кораби за насипни товари.
40. Свидетелство за наличието на застраховка или друго финансово обезпечаване на гражданската отговорност за щети от замърсяване с нефт (Международна конвенция за гражданската отговорност за щети при замърсяване с нефт, 1992 г.)
41. Свидетелства, които се изискват съгласно Директива 2009/20/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно застраховката на корабособствениците при морски искиове <sup>(1)</sup>.
42. Свидетелство, което се изисква съгласно Регламент (ЕО) № 392/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно отговорността на пътническите превозвачи по море в случай на произшествие <sup>(2)</sup>.
43. Международно свидетелство за предотвратяване на замърсяване на въздуха.
44. Международно свидетелство за предотвратяване на замърсяване с канални нечистотии.

---

<sup>(1)</sup> Вж. стр. 128 от настоящия брой на Официален вестник.

<sup>(2)</sup> Вж. стр. 24 от настоящия брой на Официален вестник.

## ПРИЛОЖЕНИЕ V

## ПРИМЕРИ ЗА „ЯСНИ ОСНОВАНИЯ“

(съгласно член 13, параграф 3)

## А. Примери за ясни основания за задълбочена проверка

1. Кораби, определени в приложение I, част II, точки 2А и 2Б.
2. Регистърът на течните горива не е бил воден правилно.
3. При разглеждането на свидетелствата и на другите документи са били установени неточности.
4. Има данни, че членовете на екипажа не са в състояние да покрият изискванията, свързани с комуникацията на борда съгласно член 18 от Директива 2008/106/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 19 ноември 2008 г. относно минималната степен на обучение на морските лица <sup>(1)</sup>.
5. Свидетелство е получено чрез измама или лицето, което притежава свидетелство, не е същото, на което първоначално е било издадено това свидетелство.
6. На кораба има капитан, офицер или моряк, който притежава свидетелство, издадено от страна, която не е ратифицирала STCW 78/95.
7. Налице са доказателства за това, че безопасността или указанията на ММО са били нарушени при товарене или други операции, напр. съдържание на кислород, надхвърлящо максималното предписано равнище, в проводите, отвеждащи инертния газ до товарните танкове.
8. Капитанът на нефтен танкер не е представил запис за изхвърлянията, установени в рамките на системата за надзор и проверка за последния преход с баласт.
9. Няма актуализиран списък на екипажа или членовете на екипажа не знаят какви са техните задължения при възникване на пожар или при заповед за напускане на кораба.
10. Издаване на фалшиви сигнали за бедствие, които не са последвани от надлежни процедури за отмяна.
11. Липса на основно оборудване или договорености, каквито се изискват от конвенциите.
12. Изключително нехигиенични условия на борда на кораба.
13. Доказателство от общото впечатление и наблюденията на инспектора за това, че е налице сериозно влошаване или неизправности на корпуса или структурата, които могат да изложат на риск структурната цялост на кораба, както и цялостната му водонепропускливост или устойчивостта му на атмосферни влияния.
14. Информация или доказателство за това, че капитанът или екипажът не са запознати със съществени операции на борда на кораба, свързани с неговата безопасност или с предотвратяване на замърсяването, или че тези операции не са били изпълнени.
15. Няма таблица с правилата за работа на борда на кораба или записи с отработеното време и ползваната почивка от моряците.

## Б. Примери за ясни основания за контрол на сигурността на корабите

1. Инспекторът може да обяви наличието на ясни основания за допълнителни мерки за контрол на сигурността по време на първоначалната проверка на държавен пристанищен контрол, както следва:
  - 1.1. Международното свидетелство за сигурност (ISSC) на кораба е невалидно или е с изтекъл срок на валидност.
  - 1.2. Нивото на сигурност на кораба е по-ниско от това на пристанището.
  - 1.3. Не са проведени тренировки, свързани със сигурността на кораба.
  - 1.4. Записите от последните 10 случая на взаимодействие кораб/пристанище или кораб/кораб са непълни.
  - 1.5. Доказателство или наблюдение за това, че основни членове от екипажа на кораба не могат да комуникират помежду си.
  - 1.6. Доказателство, в резултат на наблюдения, за това, че съществуват сериозни неизправности в съоръженията за сигурност.

<sup>(1)</sup> ОВ L 323, 3.12.2008 г., стр. 33.

- 1.7 Информация от трети страни от рода на доклад или жалба, отнасяща се до информация, свързана със сигурността.
  - 1.8 Корабът има последващо, издадено впоследствие временно международно свидетелство за сигурност на кораба и, според професионалната преценка на инспектора, с искането на такова свидетелство една от целите на кораба или дружеството е да избегне цялостното спазване на SOLAS 74, глава XI-2 и част А от Международния кодекс за сигурност на корабите и пристанищните съоръжения, след изтичане на срока на валидност на първоначалното временно свидетелство. В Международния кодекс за сигурност на корабите и пристанищните съоръжения, част А се уточняват обстоятелствата, при които може да бъде издадено временно свидетелство.
  2. В случай че са налице описаните по-горе ясни основания, инспекторът незабавно информира компетентния орган по сигурността (освен ако инспекторът не е също така належащо упълномощен служител по сигурността). След това компетентният орган по сигурността решава какви допълнителни мерки за контрол са необходими, като взема предвид нивото на сигурност в съответствие с правило № 9 от SOLAS 74, глава XI.
  3. Ясните основания, различни от горепосочените, са от компетенцията на належащо упълномощения служител по сигурността.
-

## ПРИЛОЖЕНИЕ VI

## ПРОЦЕДУРИ ЗА КОНТРОЛ НА КОРАБИТЕ

(посочени в член 15, параграф 1)

Приложение 1 „Процедури при държавен пристанищен контрол“ към Парижкия МР и следните инструкции, издадени в съответствие с Парижкия МР, в тяхната осъвременена версия:

- Инструкция 33/2000/02: Оперативен контрол на фериботи и пътнически кораби,
- Инструкция 35/2002/02: Насоки за служителите, извършващи държавен пристанищен контрол, относно електронните навигационни карти,
- Инструкция 36/2003/08: Напътствия за проверка на условията на работа и живот,
- Инструкция 37/2004/02: Насоки за съответствие с Конвенция STCW 78/95 в изменения ѝ вид,
- Инструкция 37/2004/05: Насоки за проверка на работното време/времето за почивка,
- Инструкция 37/2004/10: Насоки за служителите, извършващи държавен пристанищен контрол, по въпросите на сигурността,
- Инструкция 38/2005/02: Насоки за служителите, извършващи държавен пристанищен контрол и проверка на устройството за записване на данните от пътуването(VDR),
- Инструкция 38/2005/05: Насоки за MARPOL 73/78 приложение I,
- Инструкция 38/2005/07: Насоки за контрола на схемата за оценяване на състоянието на еднокорпусни нефтени танкери,
- Инструкция 39/2006/01: Насоки за служителя, извършващ държавен пристанищен контрол във връзка с Кодекс - ISM,
- Инструкция 39/2006/02: Насоки за служителите, извършващи държавен пристанищен контрол, във връзка с контрола на GMDSS,
- Инструкция 39/2006/03: Оптимизация на контролния лист за възбрана и уведомяване,
- Инструкция 39/2006/10: Напътствия за служителите, извършващи държавен пристанищен контрол на баластни танкове и симулация на авария на основното захранване (тестване с прекъсване на захранването),
- Инструкция 39/2006/11: Насоки за проверка на структурата на корабите за насипни товари,
- Инструкция 39/2006/12: Кодекс на добрата практика за служителите, извършващи държавен пристанищен контрол,
- Инструкция 40/2007/04: Критерии за оценка на отговорността на признати организации (R/O),
- Инструкция 40/2007/09: Насоки за служителите, извършващи държавен пристанищен контрол за съобразяване с приложение VI на MARPOL 73/78.

## ПРИЛОЖЕНИЕ VII

**РАЗШИРЕНИ ПРОВЕРКИ НА КОРАБИ****(посочени в член 14)**

Разширената проверка се отнася по-специално до цялостното положение, свързано със следните рискови области:

- Документация.
- Състояние на структурата.
- Положението, свързано с устойчивостта на атмосферни влияния.
- Аварийни системи.
- Радиовръзки.
- Товарно-разтоварни операции.
- Пожарна безопасност.
- Аларми.
- Условията на живот и работа.
- Навигационно оборудване.
- Спасителни средства.
- Опасни стоки.
- Задвижване и спомагателни машини.
- Предотвратяване на замърсяването.

Освен това, според тяхната практическа осъществимост или евентуални ограничения, свързани с безопасността на хората, кораба или пристанището, разширената проверка включва проверката на специфични елементи на рисковите области, в зависимост от вида на проверявания плавателен съд, съгласно установеното в член 14, параграф 3.

---



## ПРИЛОЖЕНИЕ VIII

**РАЗПОРЕДБИ ОТНОСНО ОТКАЗА НА ДОСТЪП ДО ПРИСТАНИЩА И МЕСТА ЗА ЗАСТАВАНЕ НА КОТВА В РАМКИТЕ НА ОБЩНОСТТА****(посочени в член 16)**

1. Ако са изпълнени условията, описани в член 16, параграф 1, компетентните пристанищни власти, където корабът е задържан за трети път, уведомяват писмено капитана на кораба, че ще бъде издадена заповед за отказ на достъп, която ще се приложи веднага след като корабът напусне пристанището. Мярката за отказ на достъп се прилага веднага след като корабът напусне пристанището, след отстраняване на неизправностите, довели до задържането.
2. Компетентните власти изпращат копие от заповедта за отказ на достъп до администрацията на държавата на знамето, съответната призната организация, останалите държави-членки, както и до останалите страни, подписали Парижкия МР, до Комисията и секретариата на Парижкия МР. Компетентният орган незабавно актуализира също така базата данни за проверките с информацията относно отказа на достъп.
3. За да бъде отменена заповедта за отказ на достъп, корабособственикът или операторът на кораба трябва да отправи официално искане до компетентния орган на държавата-членка, която е наложила заповедта за отказ на достъп. Към искането се прилага документ от администрацията на държавата на знамето, издаден след посещение на борда на кораба от контролор, който е надлежно упълномощен от администрацията на държавата на знамето, от който става ясно, че корабът напълно съответства на приложимите разпоредби на конвенциите. Администрацията на държавата на знамето представя на компетентния орган доказателство за това, че е било направено посещение на кораба.
4. Искането за отмяна на заповедта за отказ на достъп трябва също да бъде придружено, по целесъобразност, от документ на класификационното дружество, което е дало клас на кораба след посещение на борда на кораба от контролор от класификационното дружество, от който се вижда, че корабът е в съответствие със стандартите за клас, утвърдени от въпросното дружество. Класификационното дружество представя на компетентния орган доказателство за това, че е било направено посещение на кораба.
5. Заповедта за отказ на достъп може да се отмени само след като изтече срокът, посочен в член 16 от настоящата директива, и след повторна проверка на кораба, осъществена в одобрено пристанище.

Ако одобреното пристанище се намира в държава-членка, по искане на компетентните власти, издали заповедта за отказ на достъп, компетентните власти на тази държава-членка могат да разрешат на кораба да влезе в одобреното пристанище, за да осъществи повторната проверка. В такива случаи, до отмяната на заповедта за отказ на достъп до пристанището не могат да се извършват никакви товарно-разтоварни операции.

6. Ако задържането, довело до издаване на заповед за отказ на достъп, включва като причина структурни неизправности на кораба, компетентният орган, издал заповедта за отказ на достъп, може да изиска някои пространства, включително товарни пространства и танкове, да бъдат на разположение за проверка по време на повторната проверка.
7. Повторната проверка се извършва от компетентния орган на държавата-членка, който е издал заповедта за отказ на достъп, или от компетентния орган на крайното пристанище със съгласието на компетентния орган на държавата-членка, издал заповедта за отказ на достъп. Компетентният орган може да изиска предизвестие до 14 дни за повторната проверка. Представя се доказателство, удовлетворяващо държавата-членка, че корабът отговаря напълно на приложимите изисквания на конвенциите.
8. Повторната проверка се състои от разширена проверка, която трябва да обхване най-малко съответните елементи, фигуриращи в приложение VII.
9. Всички разходи за тази разширена проверка ще се поемат от корабособственика или оператора на кораба.
10. Ако резултатите от разширената проверка удовлетворяват държавата-членка в съответствие с приложение VII, заповедта за отказ на достъп трябва да бъде отменена и корабното дружество да бъде уведомено за това писмено.
11. Компетентният орган уведомява също така за своето решение в писмена форма администрацията на държавата на знамето, съответното класификационно дружество, останалите държави-членки, останалите страни, подписали Парижкия МР, Комисията и секретариата на Парижкия МР. Компетентният орган трябва също така незабавно да актуализира базата данни за проверките с информацията относно отмяната на отказа на достъп.
12. Информацията, отнасяща се до корабите, на които е отказан достъп до пристанищата на Общността, трябва да бъде на разположение в базата данни за проверките и публикувана в съответствие с разпоредбите на член 26 и приложение XIII.

## ПРИЛОЖЕНИЕ IX

## ДОКЛАД ЗА ИЗВЪРШЕНА ПРОВЕРКА

(посочен в член 17)

Докладът за извършена проверка трябва да включва най-малко следните елементи.

## I. Общи положения

1. Компетентен орган, изготвил доклада
2. Дата и място на извършената проверка
3. Име на проверения кораб
4. Знаме
5. Вид кораб (съгласно посоченото в свидетелството за управление на безопасността)
6. ММО идентификационен номер
7. Позивни
8. Бруто тонаж (gt)
9. Инертен тонаж (където е относимо)
10. Година на построяване, определена според датата, фигурираща в свидетелствата за безопасност на кораба
11. Класификационно дружество или класификационни дружества, както и всяка друга организация според случая, коя(и)то е(са) издала(и) свидетелства за клас на този кораб, ако има такива
12. Признатата организация или организации и/или всяка друга страна, издала(и) свидетелства за клас на този кораб в съответствие с приложимите конвенции от името на държавата на знамето
13. Име и адрес на корабното дружество или оператора
14. Име и адрес на наемателя, отговорен за избора на кораба и вида наемане за корабите, превозващи наливни или насипни товари
15. Крайна дата на изготвяне на доклада за извършена проверка
16. Забележка, посочваща, че подробната информация, отнасяща се до проверка или задържане, може да бъде публикувана.

## II. Информация, отнасяща се до проверката

1. Свидетелства, издадени в изпълнение на съответните конвенции, орган или организация, който/която е издал(а) съответното(ите) свидетелство(а), с посочване на датата на издаване и на изтичане на валидността
2. Части или елементи на кораба, които са били подложени на проверка (в случай на задълбочена или разширена проверка)
3. Пристанище и дата на последния междинен, годишен или подновителен преглед и име на организацията, която е осъществила прегледа
4. Вид проверка (проверка, задълбочена проверка, разширена проверка)
5. Характер на неизправностите
6. Взети мерки.

## III. Допълнителна информация в случай на задържане

1. Дата на заповедта за задържане
2. Дата на отмяна на заповедта за задържане
3. Характер на неизправностите, служещи като основание за заповедта за задържане (позоваване на конвенции, ако е приложимо)
4. Посочване, ако е приложимо, дали е налице отговорност на признатата организация или на всеки друг частен субект, извършил прегледа по отношение на неизправностите, които, самостоятелно или взети заедно, са довели до задържане
5. Взети мерки.

## ПРИЛОЖЕНИЕ X

## КРИТЕРИИ ЗА ЗАДЪРЖАНЕ НА КОРАБ

(посочени в член 19, параграф 3)

## ВЪВЕДЕНИЕ

Преди да определи дали констатираните по време на дадена проверка неизправности оправдават задържането на съответния кораб, инспекторът е длъжен да приложи критериите, посочени в точки 1 и 2 по-долу.

Точка 3 съдържа примери за неизправности, които могат сами по себе си да оправдаят задържането на засегнатия кораб (вж. член 19, параграф 4).

Ако основанието за задържане произтича от непредвидено настъпила вреда, претърпяна при пътуването на кораба към някое пристанище, не се налага мярка за задържане, при условие че:

- а) е обърнато дължимото внимание на изискванията, които се съдържат в правило I/11, буква в) от Конвенция SOLAS 74 относно уведомяването на администрацията на държавата на знамето, на определения сървейър или на признатата организация, която отговаря за издаването на съответното свидетелство;
- б) преди влизането в пристанище капитанът или корабособственикът е предал на органа за държавен пристанищен контрол подробна информация за обстоятелствата около произшествието и за претърпяната вреда, както и информация относно изискваното уведомяване на администрацията на държавата на знамето;
- в) корабът е взел подходящи коригиращи мерки, които удовлетворяват съответния административен орган; и
- г) органът е гарантирал, след като е бил уведомен за изпълнените коригиращи мерки, че неизправностите, които представляват ясна заплаха за безопасността, здравето или околната среда, са отстранени.

## 1. Основни критерии

Когато прави професионална преценка относно това дали корабът следва да бъде задържан или не, инспекторът трябва да прилага следните критерии:

## Времеви режим:

Корабите, които не са годни да излязат в открито море, трябва да бъдат спрени при тяхната първа проверка независимо от времето, през което корабът ще остане в пристанището.

## Критерий:

Корабът се задържа, ако неизправностите са достатъчно сериозни, за да се наложи връщане на инспектор на кораба, за да се убеди, че те са отстранени преди корабът да отплава.

Необходимостта инспекторът да се завърне на кораба е мярка, която зависи от сериозността на неизправностите. Това обаче не налага такова задължение във всички случаи. Това предполага, че органът е длъжен да провери по един или друг начин, за предпочитане чрез допълнително посещение, че неизправностите са били отстранени преди отпътуването.

## 2. Прилагане на основните критерии

За да се реши дали установените неизправности на даден кораб са достатъчно тежки, за да оправдаят евентуално задържане на кораба, инспекторът е длъжен да провери дали:

1. корабът разполага със съответните валидни документи;
2. корабът разполага с екипажа, който се изисква според документа за надлежно комплектуване с екипаж.

По време на проверката инспекторът е длъжен освен това да провери способността на кораба и/или екипажа:

3. да изпълни безопасно предстоящото пътуване;
4. безопасно да обработва, превозва и следи за състоянието на товара по време на предстоящото пътуване;

5. безопасно да експлоатира машинното отделение по време на предстоящото пътуване;
6. да осигурява правилното задвижване и управление на кораба по време на предстоящото пътуване;
7. да се бори ефективно с пожари във всяка част на кораба, ако това се окаже необходимо по време на предстоящото пътуване;
8. да напусне кораба бързо и безопасно и да извърши спасителни работи, ако това се окаже необходимо по време на предстоящото пътуване;
9. да предотврати замърсяване на околната среда по време на предстоящото пътуване;
10. да поддържа адекватна устойчивост по време на предстоящото пътуване;
11. да поддържа адекватна водонепропускливост по време на предстоящото пътуване;
12. да съобщи за положение на бедствие, ако това се окаже необходимо по време на предстоящото пътуване;
13. да осигури безопасни и здравословни условия на борда по време на предстоящото пътуване;
14. да предостави възможно най-изчерпателна информация в случай на произшествие.

Ако отговорът на една от тези оценки е отрицателен, като се отчетат всички установени неизправности, трябва категорично да се предвиди задържане на кораба. Съчетание от по-малко сериозни неизправности може също да бъде основание за задържането на кораба.

3. С цел подпомагане на инспектора при прилагането на настоящите насоки, по-долу следва списък на неизправностите, групирани в зависимост от съответните конвенции и/или кодекси, за които се смята, че са дотолькова сериозни, че могат да доведат до задържане на съответния кораб. Този списък не претендира за изчерпателност.

3.1. *Общи положения*

Липсата на валидни свидетелства и документи, изисквани според съответните правни инструменти. Във всеки случай корабите, плаващи под знамето на държава, която не е страна по съответната конвенция или която не прилага друг съответен акт, нямат право да притежават свидетелствата, предвидени от Конвенцията или от друг приложим правен инструмент. Следователно липсата на изискваните свидетелства не следва да представлява сама по себе си достатъчно основание за задържането на тези кораби; във всеки случай при прилагането на клаузата „не по-благоприятно третиране“ се изисква съобразеност по същество с предписанията, преди корабът да може да отплава.

3.2. *Области, попадащи в обхвата на Конвенция SOLAS 74*

1. Неизправност на задвижването и други основни машини, както и на електрическите инсталации.
2. Недостатъчна чистота на машинното отделение, прекомерно количество нефто-водна смес в сантините, изолация на тръбопроводи, включително изпускателни тръби в машинното отделение, замърсени с нефтени продукти, неизправност на сантинните помпи.
3. Неизправност на аварийния генератор, осветлението, акумулаторите и превключвателите.
4. Неизправност на главната и спомагателната рулева машина.
5. Липса, недостатъчен капацитет или значително износване на личните спасителни средства, спасителните съдове и устройствата за спускането им на вода.
6. Липса, несъответствие с изискванията или значително износване на системата за откриване на пожари, алармите за пожар, противопожарното оборудване, стационарната уредба за гасене на пожари, вентилационните клапани, противопожарните клапани, устройствата за бързо затваряне до степен, която не им позволява да изпълняват своето предназначение.
7. Липса, значително износване или неизправност на системата за противопожарна защита на товарната палуба на танкерите.
8. Липса, несъответствие или значително износване на светлини, маркери или звукови сигнали.
9. Липса или неизправност на радиооборудването за комуникация при бедствие и за безопасност.

10. Липса или неизправност на навигационно оборудване, като се вземат под внимание разпоредбите на правило V/16.2 от Конвенция SOLAS 74.
  11. Липса на изрядни навигационни карти и/или други подходящи навигационни публикации, необходими за осъществяване на предстоящото пътуване, като се отчита фактът, че вместо картите може да бъде използван одобреният вид система за изобразяване на електронни карти и информация (ECDIS), функционираща въз основа на официални данни.
  12. Липса на противоексплозионна вентилация за отвеждане на дима от товарните помпени помещения.
  13. Сериозна неизправност по отношение на изискванията за експлоатация, описани в раздел 5.5 от приложение 1 към Парижкия МР.
  14. Числеността, съставът или сертифицирането на екипажа не съответстват на документа за надлежно комплектуване с екипаж.
  15. Невъзможност за изпълнение на програмата за задълбочен преглед в съответствие с Конвенция SOLAS 74, глава XI, правило 2.
- 3.3. *Области, попадащи в обхвата на Кодекс IBC*
1. Превоз на вещество, което не е вписано в свидетелството за годност или липса на информация за товара.
  2. Липсващи или повредени предпазни устройства за високо налягане.
  3. Електрически инсталации, които не са конструктивно безопасни или не са съобразени с изискванията на Кодекса.
  4. Наличие на източници на възпламеняване в опасни участъци.
  5. Нарушаване на специалните изисквания.
  6. Превисаване на максимално допустимото количество товар за танк.
  7. Недостатъчна термична защита за чувствителни продукти.
- 3.4. *Области, попадащи в обхвата на Кодекс IGC*
1. Превоз на вещество, което не е вписано в свидетелството за годност или липса на информация за товара.
  2. Липса на затварящи устройства за помещенията за жилищни или служебни помещения.
  3. Пропусклива преграда за газ.
  4. Дефектен люк за въздух.
  5. Липсващи или повредени бързо затварящи се клапани.
  6. Липсващи или повредени предпазни клапани.
  7. Електрически инсталации, които не са конструктивно безопасни или не са съобразени с изискванията на Кодекса.
  8. Неработещи вентилатори в района на товарните помещения.
  9. Неработещи аларми за налягане на товарните танкове.
  10. Повредена система за откриване на газ и/или система за откриване на токсични газове.
  11. Превоз на вещества, които следва да бъдат химически стабилизирани и за които няма валидно свидетелство за инхибитор.
- 3.5. *Области, попадащи в обхвата на LL 66:*
1. Обширни участъци на повреда или корозия, корозия на обшивката и наложени от тях усилвания в палубите и корпуса, засягащи мореходността или устойчивостта на местни натоварвания, освен ако не са били осъществени подходящи временни ремонтни дейности, позволяващи на кораба да осъществи преход до пристанище, където да бъде извършен окончателен ремонт.

2. Установена недостатъчна устойчивост.
  3. Липса на достатъчна и надеждна информация в одобрен вид, позволяваща бързо и лесно на капитана да организира товаренето и баластирането на своя кораб, така че да поддържа достатъчен запас от устойчивост на всеки етап и при различни условия на пътуването и да се избегне формирането на недопустимо натоварване на конструкцията на кораба.
  4. Липса, значително износване или неизправност на затварящи устройства, съоръжения за затваряне на люковете и водонепропускливи врати.
  5. Свръхнатоварване.
  6. Липса на товарна маркировка или невъзможност тя да бъде разчетена.
- 3.6. *Области, попадащи в обхвата на MARPOL 73/78, приложение I*
1. Липса, значително износване или неизправност на съоръженията за филтриране на нефто-водните смеси, системата за слеене и контрол на изхвърлянето на нефтени продукти или алармената система с праг от 15 ррп.
  2. Остатъчната вместимост на резервоара за утайки и/или тежки фракции е недостатъчна за предвиденото пътуване.
  3. Няма регистър на течните горива.
  4. Монтирано непозволено отклонение за изхвърляне на отпадъци.
  5. Липсваща или несъответстваща на правило 13G(3)(б) от MARPOL 73/78 папка с докладите за извършени прегледи.
- 3.7. *Области, попадащи в обхвата на MARPOL 73/78, приложение II*
1. Липса на наръчника P&A.
  2. Товарът не е категоризиран.
  3. Няма регистърна книга за товара.
  4. Превоз на нефтоподобни вещества, без да са спазени изискванията или без съответно изменено свидетелство.
  5. Монтирано непозволено отклонение за изхвърляне на отпадъци.
- 3.8. *Области, попадащи в обхвата на MARPOL 73/78, приложение V*
1. Липса на план за управление на отпадъците.
  2. Няма дневник за отпадъците.
  3. Екипажът на кораба не е запознат с изискванията относно изхвърлянето/унищожаването на отпадъците от плана за управление на отпадъците.
- 3.9. *Области, попадащи в обхвата на STCW 78/95 и Директива 2008/106/ЕО.*
1. Членове на екипажа не притежават свидетелство, не притежават подходящо свидетелство, не притежават валидно разрешение или не могат да представят документно доказателство за това, че са подали молба за утвърждаване от администрацията на държавата на знамето.
  2. Доказателство за това, че дадено свидетелство е било получено чрез измама или лицето, което притежава това свидетелство, не е същото, на което това свидетелство първоначално е било издадено.
  3. Неспазване на приложимите предписания за безопасно комплектоване на кораба с екипаж, определени от администрацията на държавата на знамето.
  4. Несъответствие на организирането на навигационна или машинна вахта с изискванията, определени за кораба от администрацията на държавата на знамето.



5. Липса в състава на вахтата на лице със съответната квалификация за работа с оборудването, което е от съществено значение за безопасното корабоплаване, радиокомуникациите, свързани с безопасността или предотвратяването на замърсяване на морската среда.
6. Непредставяне на доказателство за професионална квалификация за изпълнение на задълженията, възложени на членовете на екипажа във връзка с безопасността на кораба и предотвратяването на замърсяване.
7. Невъзможност да бъдат осигурени за първата вахта в началото на пътуването и за последващите вахти лица, които са достатъчно отпочинали и по всякакъв друг начин годни за вахта.

3.10. *Области, попадащи в обхвата на конвенциите на МОТ*

1. Недостатъчно количество храна за преход до следващото пристанище.
2. Недостатъчно количество питейна вода за преход до следващото пристанище.
3. Силно занижени хигиенни условия на борда.
4. Липса на отопление в жилищните помещения на кораб, опериращ в райони, където температурите могат да бъдат изключително ниски.
5. Недостатъчна вентилация в жилищните помещения на кораба.
6. Прекомерно количество отпадъци, блокиране на коридори или жилищни помещения с оборудване или товар или други небезопасни условия в тях.
7. Видимо доказателство за това, че членовете на екипажа, които са на вахтена служба или друго дежурство за първата вахта или последващите вахти, са изморени.

3.11. *Области, неизискващи задържане, но изискващи например спиране на товарно-разтоварните операции*

Отклонение от правилното функциониране (или поддръжка) на системата за инертен газ, двигателите или машините, свързани с товара, се оценява като достатъчно основание за спиране на товарно-разтоварните операции.

---

## ПРИЛОЖЕНИЕ XI

**МИНИМАЛНИ КРИТЕРИИ ЗА ИНСПЕКТОРИТЕ**

(посочени в член 22, параграфи 1 и 5)

1. Инспекторите трябва да имат подходящи теоретични знания и практически опит с кораби и тяхната експлоатация. Те трябва да са компетентни по отношение на изпълнението на изискванията на конвенциите и съответните процедури при държавен пристанищен контрол. Тези знания и компетентност по отношение на изпълнението на международните изисквания и изискванията на Общността трябва да се придобиват чрез документирани програми за обучение.
2. Инспекторите трябва най-малко:
  - а) да имат подходяща квалификация, получена в морска или мореплавателна институция, и подходящ плавателен стаж като сертифициран офицер, който притежава или е притежавал валидно свидетелство за професионална квалификация STCW II/2 или III/2, без ограничение относно района на експлоатация, мощността на задвижване или тонажа; или
  - б) да са издържали одобрен от компетентния орган изпит за корабен архитект, инженер-механик или инженер в морската област и да имат стаж не по-малко от пет години на една от тези позиции; или
  - в) да имат съответната университетска степен или еквивалентна на нея, и да са подходящо обучени и получили квалификация в школа за инспектори по безопасност на корабите.
3. Инспекторът трябва:
  - да е изпълнявал в продължение на поне една година функциите на инспектор на държавата на знамето, свързани с прегледи и сертифициране съобразно конвенциите, или да е бил ангажиран с мониторинга на дейностите на признатите организации, на които са били делегирани законоустановени задачи, или
  - да е придобил еквивалентно ниво на компетентност чрез провеждането на обучение на място с продължителност от поне една година, участвайки в проверките по реда на държавен пристанищен контрол под ръководството на опитни служители в държавния пристанищен контрол.
4. Инспекторите, посочени в точка 2, буква а), трябва да са придобили не по-малко от 5 години плавателен стаж, включително плавателен стаж съответно като офицер на палуба или в машинно отделение, или като инспектор на държавата на знамето или като помощник-инспектор на държавен пристанищен контрол. Този стаж включва най-малко две години плавателен стаж като офицер на палуба или в машинно отделение.
5. Инспекторите трябва да могат да общуват устно и писмено с членовете на екипажите на езика, който обикновено най-много се използва на море.
6. Инспекторите, които не отговарят на изброените по-горе критерии, също се одобряват, ако са били наети от компетентния орган на държава-членка в сектора на държавния пристанищен контрол към датата на приемане на настоящата директива.
7. В случаите, когато в дадена държава-членка проверките, посочени в член 15, параграфи 1 и 2, са извършени от инспектори по държавен пристанищен контрол; тези инспектори притежават подходяща квалификация, която включва достатъчен теоретически и практически опит в областта на морската сигурност. Обикновено това включва:
  - а) добро разбиране на морската сигурност и начина, по който тя се прилага за операциите, които се подлагат на преглед;
  - б) добро познаване на работно ниво на технологиите и техниките за сигурност;
  - в) познаване на принципите, процедурите и техниките за извършване на проверки;
  - г) познаване на работно ниво на операциите, които се подлагат на преглед.

## ПРИЛОЖЕНИЕ XII

**ФУНКЦИОНАЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ НА БАЗАТА ДАННИ ЗА ПРОВЕРКИТЕ  
(посочени в член 24, параграф 1)**

1. Базата данни за проверките включва най-малко следните функционални характеристики:
    - включване на данни от проверките на държавите-членки и на всички държави, подписали Парижкия МР,
    - осигуряване на информация за рисковия профил на корабите и за корабите, подлежащи на проверки,
    - изчисляване на задълженията на всяка държава-членка по отношение на извършването на проверки,
    - предоставяне на белия, сивия и черния списък на държавите на знамето съгласно член 16, параграф 1,
    - предоставяне на данни за показателите на дружествата,
    - определяне на елементите за проверка в рисковите области при извършването на всяка проверка.
  2. Базата данни за проверките притежава способността да се приспособява към бъдещи промени и да осъществява взаимен обмен с други общностни бази данни, свързани с морската безопасност, включително SafeSeaNet, която предоставя информация за действителни акостирации на корабите в пристанищата на държави-членки, както и, по целесъобразност, със съответните национални информационни системи.
  3. Осигурява се вътрешна хипервръзка от базата данни за проверките към информационната система Equasis. Държавите-членки насърчават инспекторите да ползват публичните и частните бази данни, отнасящи се до проверките на кораби, достъпни чрез информационната система Equasis.
-

## ПРИЛОЖЕНИЕ XIII

**ПУБЛИКУВАНЕ НА ИНФОРМАЦИЯ, СВЪРЗАНА С ПРОВЕРКИ, ЗАДЪРЖАНИЯ И ОТКАЗ НА ДОСТЪП ДО ПРИСТАНИЩА И МЕСТА ЗА ЗАСТАВАНЕ НА КОТВА НА ДЪРЖАВИТЕ-ЧЛЕНКИ****(посочени в член 26)**

1. Информацията, публикувана в съответствие с член 26, трябва да включва следните данни:
    - а) име на кораба;
    - б) ММО идентификационен номер;
    - в) вид кораб;
    - г) бруто тонаж (БТ);
    - д) година на построяване, определена на базата на датата, фигурираща в свидетелствата за безопасност на кораба;
    - е) име и адрес на корабното дружество;
    - ж) за корабите, превозващи наливни или насипни товари, име и адрес на наемателя, отговарящ за избора на кораба и за вида наемане;
    - з) държава на знамето;
    - и) свидетелства за клас и задължителни свидетелства, издадени съгласно съответните конвенции, орган или организация, който/която е издал(а) всеки от въпросните свидетелства, с посочена дата на издаване и изтичане на валидността;
    - й) пристанище и дата на последния междинен или годишен преглед за свидетелствата, посочени в буква и) по-горе, и име на органа или организацията, осъществил(а) прегледа;
    - к) дата, страна, пристанище на задържане.
  2. По отношение на задържаните кораби информацията, публикувана в съответствие с член 26, трябва също така да включва следните данни:
    - а) брой на задържанията през последните 36 месеца;
    - б) дата на отмяната на задържането;
    - в) продължителност на задържането в дни;
    - г) причини за задържането, посочени ясно и точно;
    - д) посочване, ако е приложимо, на това дали е налице отговорност на признатата организация, извършила прегледа, по отношение на неизправностите, които самостоятелно или в съчетание са довели до задържане;
    - е) описание на предприетите мерки, когато става дума за кораб, на който е било разрешено да се придвижи до най-близкия подходящ ремонтен док;
    - ж) ако на кораба е бил отказан достъп до пристанище или място за заставане на котва на Общността, причините за този отказ, ясно и изрично формулирани.
-

## ПРИЛОЖЕНИЕ XIV

**ДАННИ, КОИТО СЕ ПРЕДОСТАВЯТ В РАМКИТЕ НА МОНИТОРИНГ НА ИЗПЪЛНЕНИЕТО**  
(посочени в член 29)

1. Всяка година държавите-членки трябва да предоставят на Комисията следните данни, отнасящи се за изтеклата година, най-късно до 1 април.

1.1. Брой инспектори, работещи от тяхно име в рамките на държавния пристанищен контрол.

Информацията трябва да бъде предоставяна на Комисията, като се следва моделът в таблицата по-долу <sup>(1)</sup> <sup>(2)</sup>.

Пристанище/район	Брой инспектори на пълно работно време (А)	Брой инспектори на непълно работно време (Б)	Прехвърляне на (Б) на пълно работно време (В)	Общо (А+В)
Пристанище Х/или район Х ...				
Пристанище Y/или район Y ...				
ОБЩО				

1.2. Общ брой индивидуални кораби, посетили пристанища на национално равнище. Този брой представлява броят на корабите, които попадат в обхвата на настоящата директива и са влезли в техните пристанища на национално равнище, отчетен еднократно.

2. Държавите-членки трябва:

а) на всяко шестмесечие да представят на Комисията списък с акостиранията на индивидуални кораби, различни от редовни пътнически и товарни фериботни услуги, влезли в техните пристанища или уведомили пристанищните власти или органи за пристигането си на място за заставане на котва, като за всяко движение на кораба се посочват неговият ММО идентификационен номер, датата на пристигането му и пристанището. Списъкът се представя под формата на електронен формуляр, позволяващ автоматично извеждане и обработване на горепосочената информация. Списъкът се предава в срок от четири месеца след края на периода, за който се отнасят данните,

и

б) да предоставят на Комисията отделни списъци с редовните пътнически и товарни фериботни услуги, посочени в буква а), не по-късно от шест месеца след прилагането на настоящата директива и впоследствие всеки път, когато настъпят промени в тези услуги. За всеки кораб в списъка се записват неговият ММО идентификационен номер, неговото име и маршрутът, по който е минал. Списъкът се представя под формата на електронен формуляр, позволяващ автоматично извеждане и обработване на горепосочената информация.

<sup>(1)</sup> Когато проверките, извършвани в рамките на държавния пристанищен контрол, представляват само част от работата на инспекторите, общият брой инспектори трябва да бъде превърнат в брой, равен на броя на инспекторите на пълно работно време. Когато един и същи инспектор работи на повече от едно пристанище или в повече от един географски район, приложимото съответствие в непълно работно време трябва да се отчита във всяко пристанище.

<sup>(2)</sup> Тази информация трябва да бъде предоставена на национално равнище и за всяко от пристанищата на въпросната държава-членка. За целите на настоящото приложение под пристанище следва да се разбира индивидуално пристанище или географският район, обслужван от един инспектор или екип от инспектори, обхващащ, по целесъобразност, повече от едно индивидуално пристанище.

## ПРИЛОЖЕНИЕ XV

## ЧАСТ А

**Отменена директива с нейните последващи изменения****(съгласно член 37)**

Директива 95/21/ЕО на Съвета  
(ОВ L 157, 7.7.1995 г., стр. 1)

Директива 98/25/ЕО на Съвета  
(ОВ L 133, 7.5.1998 г., стр. 19)

Директива 98/42/ЕО на Комисията  
(ОВ L 184, 27.6.1998 г., стр. 40)

Директива 1999/97/ЕО на Комисията  
(ОВ L 331, 23.12.1999 г., стр. 67)

Директива 2001/106/ЕО на Европейския парламент и на Съвета  
(ОВ L 19, 22.1.2002 г., стр. 17)

Директива 2002/84/ЕО на Европейския парламент и на Съвета  
(ОВ L 324, 29.11.2002 г., стр. 53)

Само член 4

## ЧАСТ Б

**Срокове за транспониране в националното право****(посочени в член 37)**

Директива	Срок за транспониране
Директива 95/21/ЕО	30 юни 1996 г.
Директива 98/25/ЕО	30 юни 1998 г.
Директива 98/42/ЕО	30 септември 1998 г.
Директива 1999/97/ЕО	13 декември 2000 г.
Директива 2001/106/ЕО	22 юли 2003 г.
Директива 2002/84/ЕО	23 ноември 2003 г.



## ПРИЛОЖЕНИЕ XVI

**Таблица на съответствието**  
(посочена в член 37)

Директива 95/21/ЕО	Настоящата директива
Член 1, вводни думи	Член 1, вводни думи
Член 1, първо тире	Член 1, буква а)
Член 1, второ тире	Член 1, буква б)
–	Член 1, буква в)
Член 2, вводни думи	Член 2, вводни думи
Член 2, параграф 1, вводни думи	Член 2, параграф 1, вводни думи
Член 2, параграф 1, първо тире	Член 2, параграф 1, буква а)
Член 2, параграф 1, второ тире	Член 2, параграф 1, буква б)
Член 2, параграф 1, трето тире	Член 2, параграф 1, буква в)
Член 2, параграф 1, четвърто тире	Член 2, параграф 1, буква г)
Член 2, параграф 1, пето тире	Член 2, параграф 1, буква д)
Член 2, параграф 1, шесто тире	Член 2, параграф 1, буква е)
Член 2, параграф 1, седмо тире	Член 2, параграф 1, буква ж)
Член 2, параграф 1, осмо тире	Член 2, параграф 1, буква з)
Член 2, параграф 2	Член 2, параграф 2
–	Член 2, параграф 3
–	Член 2, параграф 4
Член 2, параграф 3	Член 2, параграф 5
Член 2, параграф 4	–
–	Член 2, параграф 6
–	Член 2, параграф 7
Член 2, параграф 5	Член 2, параграф 8
–	Член 2, параграф 9
–	Член 2, параграф 10
Член 2, параграф 6	Член 2, параграф 11
Член 2, параграф 7	Член 2, параграф 12
Член 2, параграф 8	Член 2, параграф 13
–	Член 2, параграф 14
Член 2, параграф 9	Член 2, параграф 15
–	Член 2, параграф 16
Член 2, параграф 10	Член 2, параграф 17
–	Член 2, параграф 18
–	Член 2, параграф 19

Директива 95/21/ЕО	Настоящата директива
–	Член 2, параграф 20
–	Член 2, параграф 21
–	Член 2, параграф 22
Член 3, параграф 1, първа алинея	Член 3, параграф 1, първа алинея
–	Член 3, параграф 1, втора алинея
–	Член 3, параграф 1, трета алинея
Член 3, параграф 1, втора алинея	Член 3, параграф 1, четвърта алинея
–	Член 3, параграф 1, пета алинея
–	Член 3, параграф 1, шеста алинея
Член 3, параграфи 2—4	Член 3, параграфи 2—4
–	Член 4, параграф 1
Член 4	Член 4, параграф 2
Член 5	–
–	Член 5
–	Член 6
–	Член 7
–	Член 8
–	Член 9
–	Член 10
–	Член 11
–	Член 12
Член 6, параграф 1, уводни думи	–
–	Член 13, точка 1, уводни думи
Член 6, параграф 1, буква а)	Член 13, точка 1, буква а)
–	Член 13, точка 1, буква б)
Член 6, параграф 1, буква б)	Член 13, точка 1, буква в)
Член 6, параграф 2	–
–	Член 13, точка 2
Член 6, параграф 3	Член 13, точка 3
Член 6, параграф 4	–
Член 7	–
Член 7а	–
Член 7б	–
–	Член 14
–	Член 15
–	Член 16
Член 8	Член 17

Директива 95/21/ЕО	Настоящата директива
–	Член 18
Член 9, параграфи 1 и 2	Член 19, параграфи 1 и 2
Член 9, параграф 3, първо изречение	Член 19, параграф 3
Член 9, параграф 3, второ—четвърто изречения	Член 19, параграф 4
Член 9, параграфи 4—7	Член 19, параграф 5—8
–	Член 19, параграфи 9 и 10
Член 9а	–
Член 10, параграфи 1—3	Член 20, параграфи 1—3
–	Член 20, параграф 4
Член 11, параграф 1	Член 21, параграф 1
–	Член 21, параграф 2
Член 11, параграф 2	Член 21, параграф 3, първа алинея
Член 11, параграф 3, първа алинея	–
Член 11, параграф 3, втора алинея	Член 21, параграф 3, втора алинея
Член 11, параграфи 4—6	Член 21, параграфи 4—6
Член 12, параграфи 1—3	Член 22, параграфи 1—3
Член 12, параграф 4	Член 22, параграф 4
–	Член 22, параграфи 5—7
Член 13, параграфи 1—2	Член 23, параграфи 1 и 2
–	Член 23, параграфи 3—5
Член 14	–
Член 15	–
–	Член 24
–	Член 25
–	Член 26
–	Член 27
Член 16, параграфи 1 и 2	Член 28, параграфи 1 и 2
Член 16, параграф 2а	Член 28, параграф 3
Член 16, параграф 3	Член 28, параграф 4
Член 17	Член 29
–	Член 30
Член 18	Член 31
Член 19	Член 32
–	Член 33
Член 19а	Член 34
–	Член 35
Член 20	Член 36

Директива 95/21/ЕО	Настоящата директива
–	Член 37
Член 21	Член 38
Член 22	Член 39
Приложение I	–
–	Приложение I
–	Приложение II
–	Приложение III
Приложение II	Приложение IV
Приложение III	Приложение V
Приложение IV	Приложение VI
Приложение V	Приложение VII
Приложение VI	Приложение X
Приложение VII	Приложение XI
–	Приложение XII
Приложение VIII	Приложение XIII
Приложение IX	Приложение IX
Приложение X	Приложение XIV
Приложение XI	Приложение VIII
Приложение XII	–
–	Приложение XV
–	Приложение XVI

**ДИРЕКТИВА 2009/17/ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА**

от 23 април 2009 година

**за изменение на Директива 2002/59/ЕО относно създаване на система на Общността за контрол на движението на корабите и за информация**

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за създаване на Европейската общност, и по-специално член 80, параграф 2 от него,

като взеха предвид предложението на Комисията,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет <sup>(1)</sup>,като взеха предвид становището на Комитета на регионите <sup>(2)</sup>,в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Договора <sup>(3)</sup>, предвид съвместния текст, одобрен от помирителния комитет на 3 февруари 2009 г.,

като имат предвид, че:

(1) С приемането на Директива 2002/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета <sup>(4)</sup>, Европейският съюз увеличи своите възможности за предотвратяване на ситуации, представляващи заплахата за човешкия живот по море и за опазване на морската среда.

(2) Тъй като настоящата директива се отнася до изменение на Директива 2002/59/ЕО, повечето от съдържащите се в нея задължения няма да са приложими за държавите-членки, които нямат морски брегове или морски пристанища. Ето защо единствените задължения, които ще бъдат приложими за Австрия, Чешката република, Унгария, Люксембург или Словакия, са задължения, които се отнасят до кораби, плаващи под знамето на тези държави-членки, без да се засяга задължението на държавите-членки за сътрудничество за осигуряване на приемственост между морските и другите видове услуги за управление на движението, по-специално речните информационни услуги.

<sup>(1)</sup> ОВ С 318, 23.12.2006 г., стр. 195.

<sup>(2)</sup> ОВ С 229, 22.9.2006 г., стр. 38.

<sup>(3)</sup> Становище на Европейския парламент от 25 април 2007 г. (ОВ С 74 Е, 20.3.2008 г., стр. 533), Обща позиция на Съвета от 6 юни 2008 г. (ОВ С 184 Е, 22.7.2008 г., стр. 1), Позиция на Европейския парламент от 24 септември 2008 г. (все още непубликувана в Официален вестник), Решение на Съвета от 26 февруари 2009 г. и Законодателна резолюция на Европейския парламент от 11 март 2009 г. (все още непубликувана в Официален вестник).

<sup>(4)</sup> ОВ L 208, 5.8.2002 г., стр. 10.

(3) Съгласно настоящата директива държавите-членки, които са крайбрежни държави, следва да могат да обменят информация, която те събират в хода на мисии за контрол на морското движение и които те извършват в техните райони на компетентност. Общностната система за обмен на морска информация „SafeSeaNet“, разработена от Комисията в съгласие с държавите-членки, включва, от една страна, мрежа за обмен на данни и, от друга страна, стандартизация на основната налична информация за корабите и техните товари (предварително уведомяване и докладване). По този начин се създава възможност за установяване при източника и съобщаване на всеки орган на точна и актуална информация относно корабите, плаващи в европейски води, тяхното движение, техните опасни и замърсяващи товари, както и морски произшествия.

(4) Вследствие на това, за да се гарантира оперативното използване на събраната по този начин информация, е от съществено значение инфраструктурата, необходима за събирането и обмена на посочените в настоящата директива данни, и осъществени от националните административни органи, да бъде интегрирана към SafeSeaNet.

(5) От информацията, съобщена и разменена по силата на Директива 2002/59/ЕО, от особено значение е тази, която се отнася до точните характеристики на опасните или замърсяващи товари, превозвани по море. В този смисъл и предвид неотдашните морски произшествия, крайбрежните органи следва да имат възможност за полесен достъп до информация за характеристиките на превозвания по море въгледород — важен фактор при избора на най-подходящи техники за контрол, както и в случай на авария, за осигуряване на пряка връзка с операторите, които най-добре познават превозваните товари.

(6) Системите за автоматична идентификация на корабите (Automatic Identification System — AIS), посочени в Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море от 1 ноември 1974 г., осигуряват не само подобряването на възможностите за контрол на такива кораби, но най-вече увеличаването на тяхната безопасност в случай на близко плаване. AIS съответно бяха включени в разпоредителната част на Директива 2002/59/ЕО. Предвид големия брой сблъсъци с участието на риболовни кораби, които очевидно не са били забелязани от търговски кораби или които не са забелязали търговските кораби в близост до тях, е особено

- желателно обхватът на тази мярка да се разшири, така че да обхване риболовни кораби с дължина над 15 метра. В рамките на Европейския фонд за рибарство може да бъде предоставена финансова помощ за поставянето на системи като AIS на борда на риболовни кораби. Международната морска организация (ММО) признава, че публикуването с търговска цел в интернет или другаде на предадена от кораби информация на AIS, може да застраши сигурността и безопасността на корабите и пристанищните съоръжения и призова правителствата на държавите-членки, в съответствие с разпоредбите на националното им законодателство, да вземат необходимите мерки срещу лицата, които предоставят информация от AIS за публикуване в интернет или другаде. Наред с това поверителността на информацията, изпратена на държавите-членки по силата на настоящата директива следва да бъде гарантирана и държавите-членки следва да използват тази информация в съответствие с настоящата директива.
- (7) Задължението да се постави AIS следва да бъде разбирано като изискване и за поддръжка AIS в оперативен режим по всяко време, с изключение на случаите, в които международни правила или стандарти предвиждат защита на навигационната информация.
- (8) Държава-членка, която поиска това, следва да има възможност да получи информация от друга държава-членка за кораб и за превозваните от него опасни или замърсяващи околната среда стоки. Такава информация следва да се предоставя посредством SafeSeaNet и може да бъде поискана само по причини, свързани с морската безопасност, сигурност или защитата на морската среда. Следователно особено важно е Комисията да проучи евентуалните проблеми в областта на сигурността на мрежите и информацията.
- (9) Директива 2002/59/ЕО предвижда, че държавите-членки трябва да приемат специални мерки по отношение на кораби, представляващи потенциална заплаха поради тяхното поведение или състояние. Следователно към списъка на тези кораби е желателно да се добавят корабите, които не разполагат с достатъчно застрахователно покритие или финансови гаранции или за които капитаните или пристанищните власти са докладвали неизправности, които могат да застрашат безопасното корабоплаване или да създадат риск за околната среда.
- (10) В съответствие с Директива 2002/59/ЕО изглежда необходимо по отношение на рисковете, произтичащи от изключително неблагоприятни метеорологични условия, да се отчете потенциалната опасност за корабоплаването поради образуване на ледове. Следователно когато определен от държава-членка компетентен орган, въз основа на прогнозата за състоянието на ледовете, предоставена от компетентна метеорологична информационна служба, счита, че условията за корабоплаване създават сериозна заплаха за безопасността на човешкия живот или сериозна заплаха от замърсяване, органът следва да информира за това капитана на кораб, намиращ се в неговия район на компетентност, или възнамеряващ да навлезе или да напусне пристанището или пристанищата в съответния район. Компетентният орган следва да е в състояние да предприеме подходящи мерки за гарантиране на безопасността на човешкия живот на море и за опазване на околната среда. Държавите-членки следва да разполагат и с възможност да проверят дали необходимата документация, намираща се на борда, удостоверява, че корабът отговаря на изискванията за устойчивост и мощност, съизмерими със състоянието на ледовете в засегнатия район.
- (11) Директива 2002/59/ЕО предвижда, че държавите-членки трябва да изготвят план за приемане на бедстващи кораби в техни пристанища или всяко друго защитено място при възможно най-добрите условия, ако ситуацията налага това, с цел ограничаване на последиците от морски произшествия. Все пак, като се вземат предвид Насоките относно местата за убежище на нуждаещи се от помощ кораби, приложени към Резолюция А. 949(23) на Международната морска организация на 13 декември 2003 г. („Резолюция А. 949(23) на ММО“), приети след приемането на Директива 2002/59/ЕО и отнасящи се до нуждаещи се от помощ кораби, а не до бедстващи кораби, посочената директива следва да бъде съответно изменена. Настоящата директива не засяга правилата, приложими при спасителни операции като предвидените в Международната конвенция за търсене и спасяване по море, когато безопасността на човешки живот е изложена на риск.
- (12) За отразяване на изискванията на Резолюция на ММО А.949(23) по отношение на нуждаещите се от помощ кораби трябва да бъдат определени един или повече компетентни органи за вземане на решения с оглед минимизиране на рисковете за морската безопасност, безопасността на човешкия живот и околната среда.
- (13) Въз основа на Резолюция А. 949(23) на ММО и вследствие на работата, осъществена съвместно от Комисията, Европейската агенция за морска безопасност („Агенцията“) и държавите-членки, възниква необходимост от установяване на основните разпоредби относно съдържанието на плановете за приемане на кораби, нуждаещи се от помощ с цел гарантиране на хармонизирано и ефективно изпълнение на тази мярка и изясняване на обхвата на възложените на държавите-членки задължения.
- (14) Резолюция А. 949(23) на ММО трябва да представлява основа на всички плановете, изготвени от държавите-членки с цел да отговорят ефективно на заплахите, произтичащи от нуждаещи се от помощ кораби. Все пак при оценяването на рисковете, свързани с подобни заплахи, и с оглед на специфичните обстоятелства, държавите-членки могат да вземат предвид други фактори, като използването на морска вода за производството на питейна вода, както и за производство на електроенергия.

- (15) Морските лица се признават за специална категория работници и като такива, предвид глобалния характер на търговското корабоплаване и различните юрисдикции, под чието действие могат да попаднат, те се нуждаят от специална закрила, особено при отношенията им с обществените органи. В интерес на повишената морска безопасност морските лица следва да могат да разчитат на справедливо отношение в случай на морско произшествие. Техните човешки права и достойнство следва да бъдат защитени във всички случаи и всички проверки за безопасност следва да бъдат провеждани по справедлив и експедитивен начин. За тази цел държавите-членки следва, в съответствие с националните си законодателства, допълнително да отчетат съответните разпоредби на Насоките на ММО относно справедливото отношение към морските лица в случай на морско произшествие.
- (16) В случай на нуждаещ се от помощ кораб може да се наложи да се вземе решение по отношение на приемането кораба в място за убежище. Това е особено важно в ситуация, която може да доведе до загубата на кораб или до екологична или навигационна опасност. В такъв случай е необходимо да съществува възможност за уведомяване на съответен орган на държавата-членка, в зависимост от нейната вътрешна структура, който притежава необходимите правомощия за вземане на независими решения във връзка с приемането на кораба в място на убежище. Важно е това решение да се взема след предварителна оценка на ситуацията въз основа на информацията, съдържаща се в съответния план за „място за убежище“. Желателно е компетентният орган да бъде постоянно действащ.
- (17) Плановите за приемане на нуждаещи се от помощ кораби следва да описват точно процеса на вземане на решения с оглед сигналите за тревога и справянето със съответните ситуации. Следва ясно да бъдат посочени съответните органи и техните правомощия, както и средствата за съобщение между заинтересуваните страни. Приложимите процедури следва да гарантират своевременно вземане на подходящо решение въз основа на специфични морски експертни познания и адекватна информация, достъпна за компетентния орган.
- (18) Пристанища, които приемат кораб, следва да могат да разчитат на бързо обезщетение на разходите и всякакви други евентуални вреди, произтичащи от операцията. За тази цел е важно да се прилагат съответните международни конвенции. Държавите-членки следва да положат усилия за създаването на правна рамка, съгласно която те могат, при изключителни обстоятелства и в съответствие с общностното право, да обезщетят пристанище или друго образувание за понесените разходи и икономически загуби в резултат от приемането на кораба. Освен това Комисията следва да проучи съществуващите в държавите-членки механизми за обезщетяване на потенциалните икономическите загуби, които претърпява пристанище или друго образувание, и да представи и оцени различните възможни политически решения.
- (19) При изготвянето на плановите държавите-членки следва да съберат информация за потенциални места за убежище по крайбрежието, така че да се даде възможност на компетентния орган, в случай на морско произшествие или инцидент, да определи ясно и своевременно най-подходящите райони за приемане на нуждаещи се от помощ кораби. Тази необходима информация следва да съдържа описание на някои характеристики на разглежданите места и наличното оборудване и инсталации за улесняване на приемането на нуждаещи се от помощ кораби или за справяне с последиците от произшествия или замърсяване.
- (20) Важно е списъкът с компетентните органи, отговарящи за решенията за приемане на кораб в място за убежище, и списъкът с органите, отговарящи за получаването и справянето със сигнали за тревога, да бъде публикуван по подходящ начин. Също така би било полезно достъп до необходимата информация да имат и страните, свързани с операциите по предоставяне на морска помощ, включително компании, осигуряващи теглене на кораби с въже и помощ, както и съседни държави-членки, които е вероятно да бъдат засегнати от аварии по море.
- (21) Липсата на финансова застраховка не освобождава държавата-членка от задължението ѝ да направи предварителна оценка и да вземе решение относно приемането на кораба в място за убежище. Въпреки че компетентните органи могат да направят проверка дали за кораба е налице застраховка или друга ефективна форма на финансово обезпечение, позволяващи подходящо обезщетение за разходи и вреди, свързани с приемането в място за убежище, изискването на тази информация не бива да забавя спасителната операция.
- (22) Специфичната функция на контрола на движението на плавателни съдове и мерките за насочване движението на корабите е да даде възможност на държавите-членки да придобият действителна представа за корабите, плаващи във водите под тяхна юрисдикция, и да могат по този начин при необходимост да предприемат по-ефективни действия срещу потенциални заплахи. Обменът на събраната информация спомага за подобряване на нейното качество и улеснява обработката на тази информация.
- (23) В съответствие с Директива 2002/59/ЕО държавите-членки и Комисията постигнаха значителен напредък в хармонизирането на електронния обмен на данни, посвещено по отношение на превода на опасни или замърсяващи товари. SafeSeaNet, разработвана от 2002 г., следва понастоящем да бъде установена като информационна мрежа на общностно равнище. Целта на SafeSeaNet следва да бъде намаляване на административната тежест и разходите за индустрията и държавите-членки, както и улесняване на еднообразното изпълнение на международните правила за докладване и уведомяване, когато е уместно.



- (24) Напредъкът, осъществен в областта на новите технологии, и по-специално в космическите им приложения, например съоръженията за наблюдение на кораби чрез светлинен сигнал, системи за възпроизвеждане на образи или глобална навигационна спътникова система (ГНСС), прави възможно понастоящем допълнителното разширяване на обхвата на контрола на движението и към открито море, така че да се осигури по-добро покритие на европейските води, системи за разпознаване и проследяване на далечни разстояния (Long Range Identification and Tracking — LRIT). Следва да се развие пълно сътрудничество в рамките на Общността във връзка с тази дейност, за да се гарантира превръщането на тези инструменти в неразделна част от системата за контрол на движението на корабите и за информация, установена с Директива 2002/59/ЕО.
- (25) С цел икономия на разходи и избягване инсталирането на ненужно оборудване на борда на кораби, плаващи в морски райони в обсега на фиксирани станции за наблюдение AIS, държавите-членки и Комисията следва да си сътрудничат при определяне на изискванията относно инсталирането на оборудване за предаване на LRIT информация и да представят в ММО подходящи мерки.
- (26) Публикуването на предадените от корабите данни по AIS и LRIT не бива да създава заплахата за морската безопасност, сигурност или защитата на околната среда.
- (27) С цел да се гарантира възможно най-добро, хармонизирано на общностно равнище, използване на събраната съгласно Директива 2002/59/ЕО информация относно морската безопасност, Комисията следва да бъде в състояние, при необходимост, да обработва и използва тази информация, както и да я разпространява до определените от държавите-членки органи.
- (28) В този контекст разработването на информационната система „Equasis“ показва важността на насърчаването на културата на морска безопасност, особено сред операторите в областта на морския транспорт. Комисията следва да бъде в състояние да допринася за разпространението на всяка информация, свързана с морска безопасност, особено чрез тази система.
- (29) Регламент (ЕО) № 2099/2002 на Европейския парламент и на Съвета от 5 ноември 2002 г. за създаване на Комитет по морската безопасност и предотвратяването на замърсяването от кораби (КМБПЗК) <sup>(1)</sup> централизира задачите на комитетите, създадени съгласно съответните разпоредби на общностното законодателство относно морската безопасност, предотвратяването на замърсяването от кораби и защитата на условията на живот и труд на борда. Затова съществуващият комитет следва да бъде заменен от КМБПЗК.
- (30) Измененията на посочените международни актове следва също да бъдат взети предвид.
- (31) Мерките, необходими за изпълнението на настоящата директива, следва да се приемат в съответствие с Решение 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 г. за установяване на условията и реда за упражняване на изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията <sup>(2)</sup>.
- (32) По-специално на Комисията следва да се предостави правомощието за изменение на Директива 2002/59/ЕО, за да се приложат последващите изменения на международните конвенции, протоколи, кодекси и резолюции, свързани с нея. Тъй като тези мерки са от общ характер и са предназначени да изменят несъществени елементи на същата директива, включително чрез допълването ѝ с нови несъществени елементи, те трябва да бъдат приети в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, предвидена в член 5а от Решение 1999/468/ЕО.
- (33) Съгласно Регламент (ЕО) № 1406/2002 на Европейския парламент и на Съвета от 27 юни 2002 г. за създаване на Европейска агенция за морска безопасност <sup>(3)</sup> Агенцията осигурява необходимата подкрепа на Комисията и на държавите-членки за изпълнението на Директива 2002/59/ЕО.
- (34) В съответствие с точка 34 от Междунституционалното споразумение за по-добро законотворчество <sup>(4)</sup> държавите-членки се насърчават да изготвят за себе си и в интерес на Общността свои собствени таблици, които илюстрират, доколкото е възможно, съответствието между настоящата директива и мерките за транспонирането ѝ и да ги направят обществено достояние.
- (35) Следователно Директива 2002/59/ЕО следва да бъде съответно изменена,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

### Изменения

Директива 2002/59/ЕО се изменя, както следва:

1. В член 2 параграф 2 се изменя, както следва:

а) уводните думи се заменят със следното:

„Освен ако не е предвидено друго, настоящата директива не се прилага.“;

<sup>(2)</sup> ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр. 23.

<sup>(3)</sup> ОВ L 208, 5.8.2002 г., стр. 1.

<sup>(4)</sup> ОВ C 321, 31.12.2003 г., стр. 1.

<sup>(1)</sup> ОВ L 324, 29.11.2002 г., стр. 1.

б) буква в) се заменя със следното:

„в) за бункери на кораби с бруто тонаж под 1 000 тона и за корабни запаси и оборудване, което се ползва на борда на всички кораби.“

2. Член 3 се изменя, както следва:

а) буква а) се изменя, както следва:

i) уводните думи се заменят със следното:

„Относими международни инструменти“ означава следните инструменти и тяхната актуализирана версия;“;

ii) добавят се следните тирета:

— „Резолюция А. 917(22) на ММО“ означава Резолюция 917(22) на Международната морска организация, озаглавена „Насоки за употреба на AIS на борда на кораби“, изменена с Резолюция А.956(23) на ММО;

— „Резолюция А.949(23) на ММО“ означава Резолюция 949(23) на Международната морска организация, озаглавена „Насоки относно местата за убежище на нуждаещи се от помощ кораби“;

— „Резолюция А.950(23) на ММО“ означава Резолюция 950(23) на Международната морска организация, озаглавена „Служби за морска помощ (MAS);

— „Насоки на ММО относно справедливото отношение към морските лица в случай на морско произшествие“ означава насоките, приложени към Резолюция LEG.3(91) на правния комитет на ММО от 27 април 2006 г., одобрени от Управителния съвет на МОТ на 29-а сесия от 12—16 юни 2006 г.“;

б) буква к) се заменя със следното:

„к) „компетентни органи“ са органите и организациите, определени от държавите-членки да изпълняват функции по силата на настоящата директива;“

в) добавят се следните букви:

„т) „SafeSeaNet“ е общностна система за обмен на морска информация, разработена от Комисията в сътрудничество с държавите-членки за гарантиране на прилагането на общностното законодателство;

у) „редовен рейс“ означава поредица от корабни рейсове, изпълнявани така, че да обслужват движението между едни и същи две или повече пристанища съгласно

обявено разписание или с редовност или честота, представляваща очевидна систематична поредност;

ф) „риболовен кораб“ означава всеки кораб, оборудван за търговска експлоатация на живите водни ресурси.

х) „нуждаещ се от помощ кораб“ означава, без да се засягат разпоредбите на Конвенцията SAR за търсене и спасяване по море, кораб в ситуация която може да причини загуба на кораба или екологична или навигационна опасност;

ц) „LRIT“ означава система за разпознаване и проследяване на кораби на дълги разстояния, в съответствие с Правило на SOLAS V/19-1.“

3. Създават се следните членове:

„Член 6а

#### **Използване на системи за автоматична идентификация (AIS) от риболовни кораби**

Всеки риболовен кораб с обща дължина над 15 метра, плаващ под знамето на държава-членка и регистриран в Общността или опериращ във вътрешните води или териториално море на държава-членка или разтоварващ улова си на пристанище на държава-членка, трябва да е снабден с AIS (клас А), която отговаря на стандартите за работа, изготвени от ММО, съгласно графика, посочен в приложение II, част I, параграф 3.

Риболовни кораби, оборудвани с AIS, поддържат системата в оперативен режим през цялото време. При извънредни обстоятелства AIS може да се изключи, когато капитанът счете това за необходимо в интерес на безопасността или сигурността на неговия кораб.

Член 6б

#### **Използване на системи за разпознаване и проследяване на кораби на дълги разстояния (LRIT)**

1. Кораби, за които се прилага Правило на SOLAS V/19-1 и стандартите за изпълнение и функционалните изисквания, приети от ММО, трябва да имат инсталирано оборудване LRIT, съответстващо на посоченото правило, когато акостират в пристанище на държава-членка.

Държавите-членки и Комисията си сътрудничат при определяне на изискванията за инсталиране на оборудване за предаване на информация LRIT на борда на кораби, плаващи във води в обсега на фиксирани станции за наблюдение AIS на държавите-членки, и представят на ММО подходящи мерки.

2. Комисията си сътрудничи с държавите-членки за създаването на Европейски център за данни LRIT, който да отговаря за обработката на информацията за разпознаване и проследяване на далечни разстояния.“

4. Член 12 се заменя със следното:

„Член 12

**Задължения за информиране във връзка с превоза на опасни товари**

1. Забранено е предоставянето за превоз или вземането на опасни или замърсяващи товари на борда на кораб, независимо от размерите му, в пристанище на държава-членка, освен ако, преди стоките да бъдат взети на борда, капитанът или операторът на кораба е получил декларация, съдържаща следната информация:

а) информацията, посочена в приложение I, параграф 2;

б) веществата, посочени в приложение I към Конвенция MARPOL, таблицата с данните за безопасност с подробно описание на физикохимическите характеристики на стоките включително, ако е приложимо, техния вискозитет, изразен в cSt при 50 °C, и тяхната плътност при 15 °C и другите данни, които се съдържат в списъка с данните за безопасност, в съответствие с Резолюция MSC.150(77) на ММО;

в) номерата за спешни случаи на товародателя или всяко друго лице или орган, което има сведения за физикохимичните характеристики на стоките и действията, които следва да бъдат предприети при авария.

2. Кораби, идващи от пристанища извън Общността и акостиращи в пристанище на държава-членка, които имат опасни или замърсяващи стоки на борда, трябва да притежават декларация от товародателя, в която да е включена информация според изискванията на параграф 1, букви а), б) и в).

3. Задължение и отговорност на товародателя е да предаде на капитана или на оператора на кораба такава декларация и да гарантира, че предоставеният за превоз товар действително отговаря на декларираното в съответствие с параграф 1.“

5. Във втората алинея на член 14 буква в) се заменя със следното:

„в) посредством SafeSeaNet, при поискване, и ако е необходимо за целите на морската безопасност или сигурност, или за защита на морската среда, държавите-членки трябва да бъдат в състояние

незабавно да изпратят на националните и местните компетентни органи на друга държава-членка информацията относно кораба и опасните или замърсяващи товари на борда.“

6. Член 15 се заменя със следното:

„Член 15

**Освобождаване**

1. Държавите-членки могат да освобождават редовни рейсове, осъществявани между пристанища на тяхна територия, от изискванията на членове 4 и 13, ако са изпълнени следните условия:

а) компанията, която осъществява тези редовни рейсове изготвя и актуализира списък на съответните кораби и го изпраща на заинтересования компетентен орган;

б) за всяко извършено пътуване информацията, посочена в част 1 или 3, според случая, от приложение I, се пази и, при поискване, се предоставя на компетентните органи. Компанията създава вътрешна система, гарантираща електронното предоставяне на такава информация на компетентния орган денонощно и незабавно след получаването на искането, в съответствие с член 4, параграф 1 или член 13, точка 4, според случая;

в) всяко отклонение с три часа или повече от предвидения час на пристигане в пристанището по местоназначение или пилотната станция се съобщава на пристанището по местоназначение или на компетентния орган в съответствие с член 4 или член 13, според случая;

г) освобождаване се предоставя само на отделни кораби за конкретна транспортна услуга.

По смисъла на първа алинея услугата не се счита за редовен рейс, освен ако се предвижда да се осъществява минимум един месец.

Освобожданията от предвидените в членове 4 и 13 изисквания се ограничават до пътувания с предвидено времетраене до 12 часа.

2. Когато редовен международен рейс се осъществява между две или повече държави, от които поне една е държава-членка, всяка от участващите държави-членки може да поиска от другите държави-членки да предоставят освобождение за този рейс. Всички участващи държави-членки, включително и съответните крайбрежни държави, си сътрудничат при предоставянето на освобождение за съответния рейс в съответствие с условията, предвидени в параграф 1.

3. Държавите-членки проверяват периодично дали условията, предвидени в параграфи 1 и 2, са изпълнени. Когато поне едно от тези условия вече не е налице, държавите-членки незабавно отменят ползите от освобождаването на съответната компания.

4. Държавите-членки съобщават на Комисията списък на компании и кораби, на които е предоставено освобождаване съгласно настоящия член, както и всяко актуализиране на този списък.“

7. В член 16, параграф 1 се добавят следните букви:

„г) кораби, които не са представили, или нямат, удостоверения за сключени застраховки или финансови гаранции съгласно общностното законодателство и международните правила;

д) кораби, за които са получени сигнали от пилоти или пристанищна администрация, че са налице неизправности, които могат да попречат на безопасното корабоплаване или да създадат опасност за околната среда.“

8. Създава се следният член:

„Член 18а

**Мерки в случай на опасност, възникнала поради наличието на ледове**

1. Когато компетентните органи сметат, че с оглед на състоянието на ледовете е налице сериозна заплаха за безопасността на човешкия живот по море или за защитата на техните плавателни или крайбрежни зони или за плавателните или крайбрежните зони на други държави:

а) те предоставят на капитана на кораба, намиращ се в техния район на компетентност или възнамеряващ да навлезе във или да напусне някое от техните пристанища, подходяща информация за състоянието на ледовете, препоръчителните маршрути и ледоразбивачите, обслужващи техния район на компетентност;

б) те могат, без да се засяга задължението за оказване на помощ на нуждаещи се от помощ кораби и други задължения, произтичащи от съответните международни правила, да изискат кораб, който е в засегнатия район и има намерение да навлезе във или да напусне пристанище или терминал или място за закотвяне, да докаже с

документи, че отговаря на изискванията за устойчивост и мощност, съизмерими със състоянието на ледовете в засегнатия район.

2. Предприетите съгласно параграф 1 мерки, по отношение на данните за състоянието на леда, се основават на прогнози за леда и атмосферните условия, предоставени от специализирана метеорологична служба, призната от държава-членка.“

9. Член 19 се изменя, както следва:

а) в параграф 2 се добавя следната алинея:

„За тази цел, при поискване, те съобщават на компетентните национални органи информацията, посочена в член 12.“;

б) добавя се следният параграф:

„4. В съответствие с националното си право държавите-членки отчитат насоките на ММО относно справедливото отношение към морските лица в случай на морско произшествие във води под тяхна юрисдикция.“

10. Член 20 се заменя със следното:

„Член 20

**Компетентен орган за приемане на нуждаещи се от помощ кораби**

1. Държавите-членки определят един или повече компетентни органи, които притежават необходимата квалификация и правомощието по време на операцията да вземат по собствена инициатива независими решения във връзка с приемането на нуждаещи се от помощ кораби.

2. Органът или органите, посочени в параграф 1, може, ако е уместно и по-специално в случай на заплаха за морската безопасност и за защита на околната среда, да вземат всяка от мерките, посочени в списъка, изложен в приложение IV, който е неизчерпателен.

3. Органът или органите, посочени в параграф 1, може да провеждат редовни срещи за обмяна на опит и подобряване на мерките, взети по силата на настоящия член. Тези срещи могат да се провеждат по всяко време, с оглед на конкретните обстоятелства.“

11. Създават се следните членове:

„Член 20а

#### **План за приемане на нуждаещи се от помощ кораби**

1. Държавите-членки съставят планове за приемането на кораби в отговор на заплахи, възникнали от нуждаещи се от помощ кораби във водите под тяхна юрисдикция, включително, когато е приложимо, заплахи за човешкия живот и околната среда. Органът или органите, посочени в член 20, параграф 1, участват в съставянето и изпълнението на тези планове.

2. Плановете по параграф 1 се изготвят след консултация със засегнатите страни, въз основа на резолюции А.949(23) и А.950(23) на ММО, и съдържат най-малко следната информация:

- а) идентификационни данни на органа или органите, отговорни за получаване и управление на сигнали за тревога;
- б) идентификационни данни на компетентните органи за оценка на ситуацията и за вземане на решение за приемане или отхвърляне на искане за приемане на нуждаещ се от помощ кораб в избрано място за убежище;
- в) информация относно крайбрежието на държавите-членки и всички аспекти, които дават възможност за предварително оценяване и за бързо вземане на решение относно място за убежище на кораб, включително описание на екологичните, икономическите и социалните фактори и природни условия;
- г) оценяване на процедури за приемане или отхвърляне на искане за приемане на нуждаещ се от помощ кораб в място за убежище;
- д) средствата и инсталациите, подходящи за подпомагане, спасяване и борба със замърсяването;
- е) процедурите за международно сътрудничество и вземане на решения;
- ж) процедури за финансова гаранция и за отговорност, приложими по отношение на кораби, приети в място за убежище.

3. Държавите-членки публикуват наименование и адрес за контакт на органа или органите, посочени в член 20, параграф 1, и на органите, определени за получаване и управление на сигнали за тревога.

Държавите-членки съобщават при поискване относимата информация относно плановете на съседните държави-членки.

При изпълнение на процедурите, предвидени в плановете за приемане на нуждаещи се от помощ кораби, държавите-членки гарантират, че необходимата информация е на разположение на страните, участващи в операциите.

При поискване от държавите-членки лицата, получаващи информацията съгласно втора и трета алинеи, са обвързани със задължение за поверителност.

4. До 30 ноември 2010 година държавите-членки информират Комисията за мерките, предприети за прилагането на настоящия член.

Член 20б

#### **Решение за приемане на кораби**

Органът или органите, посочени в член 20, параграф 1, вземат решение за приемането на кораб в място за убежище след предварително оценяване на ситуацията, извършена въз основа на плановете, посочени в член 20а. Органът или органите осигуряват приемането на корабите в място за убежище, ако преценят, че подобно приемане е най-правилният курс на действие с оглед опазването на човешкия живот и околната среда.

Член 20в

#### **Финансово обезпечение и обезщетение**

1. Липсата на удостоверение за сключена застраховка по смисъла на член 6 от Директива 2009/20/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно застраховането на корабособствениците за морски искове (\*) не освобождава държавите-членки от предварителната оценка и решението, посочени в член 20б, и само по себе си не се счита за достатъчна причина дадена държава-членка да откаже да приеме кораб в място за убежище.

2. Без да се засяга параграф 1, при приемане на кораб в място за убежище държава-членка може да поиска от оператора, агента или капитана на кораба да представят удостоверение за сключена застраховка по смисъла на член 6 от Директива 2009/20/ЕО. Изискването на това удостоверение не бива да води до забавяне на приемането на кораб.



Член 20g

### Проучване от Комисията

Комисията проучва съществуващите в държавите-членки механизми за обезщетяване на потенциалните икономическите загуби, които претърпява пристанище или друго образование в резултат на взето решение по член 20, параграф 1. Въз основа на това проучване тя представя и оценява различните възможни политически решения. До 31 декември 2011 г. Комисията докладва резултатите от това проучване на Европейския парламент и на Съвета

(\*) ОВ L 131, 28.5.2009 г., стр. 128.“

12. Създава се следният член:

„Член 22a

### SafeSeaNet

1. Държавите-членки създават системи за управление на морска информация на национално или местно равнище за обработка на информацията, посочена в настоящата директива.

2. Системите, създадени съгласно параграф 1, трябва да позволяват оперативното използване на събраната информация и изпълняват по-специално условията, посочени в член 14.

3. За да осигурят ефективен обмен на информацията, посочена в настоящата директива, държавите-членки гарантират, че националните или местните системи, създадени за събиране, обработка и съхраняване на информацията, могат да бъдат взаимно свързани със SafeSeaNet. Комисията гарантира, че SafeSeaNet работи двадесет и четири часа в денонощието. Описанието и принципите на SafeSeaNet са изложени в приложение III.

4. Без да се засяга параграф 3, когато действат в рамките на вътреобщностни споразумения или в рамките на презгранични, междурегионални или транснационални проекти в рамките на Общността, държавите-членки гарантират, че информационните системи или мрежи съответстват на изискванията на настоящата директива и са съвместими и свързани със „SafeSeaNet“.

13. Член 23 се изменя, както следва:

а) буква в) се заменя със следното:

„в) разширяване на обхвата на системата на Общността за контрол за движението на корабите и за информация и/или актуализирането ѝ с оглед по-

добро идентифициране и контрол на корабите, като се отчита развитието на информационните и комуникационните технологии. За тази цел държавите-членки и Комисията си сътрудничат, за да въведат, при необходимост, системи за задължителен отчет, задължителни служби по морското движение и подходящи системи за организиране на движението, за да ги предоставят на ММО за одобрение. Те сътрудничат също, в рамките на съответните регионални и международни органи, и за създаването на системи за идентификация и проследяване на далечни разстояния;“

б) добавя се следната буква:

„д) осигуряване на взаимовръзка и оперативна съвместимост на националните системи, използвани за управление на информацията, посочена в приложение I, и развитие и актуализиране на SafeSeaNet.“

14. Създава се следният член:

„Член 23a

### Обработване и управление на информация за морска безопасност

1. Комисията гарантира, когато е необходимо, обработването, използването и разпространението до определените от държавите-членки органи на информацията, събрана по силата на настоящата директива.

2. Където е уместно, Комисията допринася за развитието и функционирането на системите за събиране и разпространение на данни, свързани с морска безопасност, по-специално чрез информационната система „Equasis“ или друга подобна национална система.“

15. Член 24 се заменя със следното:

„Член 24

### Поверителност на информацията

1. В съответствие с общностното или националното законодателство държавите-членки вземат необходимите мерки за осигуряване поверителността на информацията, изпратена им по силата на настоящата директива, и използват тази информация само в съответствие с настоящата директива.

2. Комисията проучва потенциални проблеми в областта на сигурността на мрежата и информацията и предлага подходящи изменения на приложение III с цел подобряване на сигурността на мрежата.“

16. Членове 27 и 28 се заменят със следното:

„Член 27

#### Изменение

1. Позоваванията на инструменти на Общността и на ММО в настоящата директива, определенията, дадени в член 3 от нея, и приложенията към нея могат да бъдат изменени, за да бъдат приведени в съответствие с разпоредбите на правото на Общността или на международното право, които са били приети или изменени или влезли в сила, доколкото тези изменения не разширяват приложното поле на настоящата директива.

Тези мерки, предназначени да изменят несъществени елементи на настоящата директива, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 28, параграф 2.

2. Приложения I, III и IV могат да бъдат изменени предвид натрупания опит в рамките на настоящата директива, доколкото тези изменения не разширяват нейното приложно поле.

Тези мерки, предназначени да изменят несъществени елементи на настоящата директива, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 28, параграф 2.“

Член 28

#### Процедура на комитет

1. Комисията се подпомага от Комитета по морската безопасност и предотвратяването на замърсяването от кораби (КМБПЗК), създаден с Регламент (ЕО) № 2099/2002 на Европейския парламент и на Съвета (\*).

2. При позоваване на настоящия параграф се прилагат член 5а, параграфи 1—4 и член 7 от Решение 1999/468/ЕО, като се вземат предвид разпоредбите на член 8 от него.

(\*) ОВ L 324, 29.11.2002 г., стр. 1.“

17. В приложение I, част 4 тире Ч се заменя със следното:

„— Ч. Разни:

— характеристики и приблизително количество гориво в бункера, за кораби с бруто тонаж над 1 000 тона,

— навигационен статус“.

18. В приложение II, част I се добавя следната точка:

#### „3. Риболовни кораби

Риболовни кораби с дължина над 15 метра се подчиняват на изискването за товароносимост, установено в член 6а, според следния график:

— риболовен кораб с дължина 24 метра и повече, но по-малко от 45 метра: не по-късно от 31 май 2012 г.,

— риболовен кораб с дължина 18 метра и повече, но по-малко от 24 метра: не по-късно от 31 май 2013 г.,

— риболовен кораб с дължина над 15 метра, но по-малко от 18 метра: не по-късно от 31 май 2014 г.

Новопостроени риболовни кораби с обща дължина над 15 метра се подчиняват на изискването за товароносимост, предвидено в член 6а, считано от 30 ноември 2010 година.“

19. Приложение III се заменя с текста, съдържащ се в приложението към настоящата директива.

Член 2

#### Транспониране

1. Държавите-членки въвеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива до 30 ноември 2010 година. Те незабавно изпращат на Комисията текста на тези мерки.

Когато държавите-членки приемат тези мерки, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Условието и редът на позоваване се определят от държавите-членки.

2. Държавите-членки съобщават на Комисията текста на основните разпоредби от националното си законодателство, които те приемат в областта, уредена с настоящата директива.

Член 3

#### Влизане в сила

Настоящата директива влиза в сила на третия ден след публикуването ѝ в Официален вестник на Европейския съюз.



Член 4

**Адресати**

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.

Съставено в Страсбург на 23 април 2009 година.

За Европейския парламент  
Председател  
H.-G. RÖTTERING

За Съвета  
Председател  
P. NEČAS

## ПРИЛОЖЕНИЕ

## „ПРИЛОЖЕНИЕ III

## ЕЛЕКТРОННИ СЪОБЩЕНИЯ И SAFESEANET

1. **Обща концепция и структура**

Системата на Общността за обмен на морска информация SafeSeaNet дава възможност за получаване, съхраняване, извикване и обмен на информация за целите на морската безопасност, пристанищната и морската сигурност, защитата на морската среда и ефикасността на морското движение и морския транспорт.

SafeSeaNet е специализирана система, създадена за улесняване на обмена на информация в електронен формат между държавите-членки и за предоставяне на Комисията на необходимата според общностното законодателство информация. Тя се състои от мрежа от национални системи SafeSeaNet в държавите-членки и централна система SafeSeaNet, която служи за възлова точка.

Мрежата SafeSeaNet свързва всички национални системи SafeSeaNet и включва централната система SafeSeaNet.

2. **Управление, действие, развитие и поддръжка на SafeSeaNet**2.1. *Отговорности*2.1.1. **Национални системи SafeSeaNet**

Държавите-членки създават и поддържат национална система SafeSeaNet, която позволява обмен на морска информация между оправомощените ползватели и е подчинена на национален компетентен орган (НКО).

НКО отговаря за управлението на националната система, което включва национална координация на ползвателите и доставчиците на данни и гарантиране, че UN LOCODES са определени, както и за създаването и поддръжката на необходимите национални ИТ инфраструктури и на процедурите, описани в документа за контрол на интерфейса и функционалността, посочен в точка 2.3.

Националната SafeSeaNet система дава възможност за взаимно свързване на оторизираните ползватели под отговорността на НКО и може да бъде достъпна за определени заинтересовани лица от сектора (корабособственици, агенти, капитани, товародатели), ако са оторизирани от НКО, по-специално с оглед улесняване електронното подаване на доклади в съответствие с общностното законодателство.

2.1.2. **Централна система SafeSeaNet**

Комисията отговаря за управлението и развитието на политическо ниво на централната система SafeSeaNet и за надзора над системата SafeSeaNet в сътрудничество с държавите-членки, докато в съответствие с Регламент (ЕО) № 1406/2002 на Европейския парламент и на Съвета <sup>(1)</sup> Агенцията в сътрудничество с държавите-членки и Комисията отговаря за техническото изпълнение.

Централната система SafeSeaNet, действаща като възлова точка, е взаимосвързана с всички национални системи SafeSeaNet и създава необходимите ИТ инфраструктури и процедури, описани в документа за контрол на интерфейса и функционалността, посочен в точка 2.3.

2.2. *Принципи на управление*

Комисията създава ръководна група на високо равнище, която приема процедурен правилник и се състои от представители на държавите-членки и на Комисията, с цел да:

- дава препоръки с оглед подобряване на ефективността и сигурността на SafeSeaNet,
- предоставят подходящи насоки за развитието на SafeSeaNet,
- подпомага Комисията при прегледа на функционирането на SafeSeaNet,
- одобрява документа за контрол на интерфейса и функционалността, посочен в точка 2.3 и последващите му изменения.

<sup>(1)</sup> ОВ L 208, 5.8.2002 г., стр. 1.

### 2.3. Документ за контрол на интерфейса и функционалността и техническа документация на SafeSeaNet

В тясно сътрудничество с държавите-членки Комисията разработва и поддържа „Документ за контрол на интерфейса и функционалността“ (IFCD).

В IFCD се описват подробно изискванията за действие и процедурите, приложими за националните и централните елементи на SafeSeaNet, предназначени да гарантират съответствие с относимото законодателство на Общността.

IFCD съдържа правила относно

- ръководство за правото на достъп с оглед на управлението на качеството на данните,
- спецификации за сигурност за предаването и обмена на данни, и
- архивирането на информация на национално и централно ниво.

В IFCD се посочват средствата за съхранение и наличност на информацията за опасни или замърсяващи товари във връзка с редовните рейсове, за които е предоставено освобождаване в съответствие с член 15.

Техническата документация, свързана със SafeSeaNet, като например стандарти за формата на обмен на данни, наръчници за ползвателите и спецификации относно сигурността на мрежата, се разработва и поддържа от Агенцията в сътрудничество с държавите-членки.

### 3. Обмен на данни чрез SafeSeaNet

Системата използва стандарти на индустрията и може да си взаимодейства с публични и частни системи, използвани за създаване, доставяне или получаване на информация в рамките на SafeSeaNet.

Комисията и държавите-членки си сътрудничат при проучване на осъществимостта и развитие на функционалността, които максимално да гарантират, че доставчиците на данни, включително капитани, собственици, агенти, оператори, товародатели и съответни компетентни органи ще предоставят информацията само веднъж. Държавите-членки гарантират, че предадената информация ще бъде достъпна за ползване във всички съответни системи за докладване, уведомяване и VTMS (система за контрол на движението на корабите и за информация).

Електронните съобщения, които се обменят в съответствие с настоящата директива и съответното законодателство на Общността, се разпространяват чрез SafeSeaNet. За тази цел държавите-членки разработват и поддържат необходимите интерфейси за автоматично предаване на данни по електронен път към SafeSeaNet.

Когато международно приети правила позволяват предаването на информация от LRIT, отнасяща се до кораби на трети държави, SafeSeaNet се използва за разпространяване сред държавите-членки, с подходящо ниво на сигурност, на получената информация от LRIT в съответствие с член 6б на настоящата директива.

### 4. Права относно сигурността и достъпа

Централната и националните системи SafeSeaNet отговарят на изискванията на настоящата директива по отношение на поверителността на информацията, както и по отношение на принципите и спецификациите за сигурност, описани в документа за контрол на интерфейса и функционалността, по-специално по отношение на правата на достъп.

Държавите-членки идентифицират всички ползватели, на които се предоставя роля и набор от права на достъп съобразно с IFCD.“

---

**ДИРЕКТИВА 2009/18/ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА****от 23 април 2009 година****за определяне на основните принципи, които уреждат разследването на произшествия в областта на морския транспорт, и за изменение на Директива 1999/35/ЕО на Съвета и Директива 2002/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета****(текст от значение за ЕИП)**

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за създаване на Европейската общност, и по-специално член 80, параграф 2 от него,

като взеха предвид предложението на Комисията,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет <sup>(1)</sup>,като взеха предвид становището на Комитета на регионите <sup>(2)</sup>,в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Договора, предвид съвместния текст, одобрен от Помирнителния комитет на 3 февруари 2009 г. <sup>(3)</sup>,

като имат предвид, че:

(1) Следва да се поддържа висока степен на безопасност в областта на морския транспорт в Европа и да се полагат всички усилия за намаляване на броя на морските произшествия и инциденти.

(2) Бързото провеждане на технически разследвания на морските произшествия подобрява безопасността на морския транспорт, като способства за предотвратяване на нови произшествия, причиняващи загуба на човешки живот, погиване на кораби и замърсяване на морската среда.

<sup>(1)</sup> ОВ С 318, 23.12.2006 г., стр. 195.

<sup>(2)</sup> ОВ С 229, 22.9.2006 г., стр. 38.

<sup>(3)</sup> Становище на Европейския парламент от 25 април 2007 г. (ОВ С 74 Е, 30.3.2008 г., стр. 546), Обща позиция на Съвета от 6 юни 2008 г. (ОВ С 184 Е, 22.7.2008 г., стр. 23), Позиция на Европейския парламент от 24 септември 2008 г. (все още не публикувана в Официален вестник), Решение на Съвета от 26 февруари 2009 г. и Законодателна резолюция на Европейския парламент от 11 март 2009 г. (все още не публикувана в Официален вестник).

(3) В резолюцията си от 21 април 2004 г. относно подобряването на морската безопасност <sup>(4)</sup> Европейският парламент прикани Комисията да представи предложение за директива относно разследването на произшествията в корабоплаването.

(4) Член 2 от Конвенцията на Организацията на обединените нации по морско право от 10 декември 1982 г. (наричана по-долу „UNCLOS“) установява правото на крайбрежните държави да разследват причините за морските произшествия, възникнали в рамките на териториалните им морета, които биха могли да представляват риск за живота или за околната среда, включват спасителните органи на крайбрежната държава или засягат по друг начин крайбрежната държава.

(5) Член 94 от UNCLOS постановява, че държавите на знамето започват разследване, провеждано от или пред лице или лица с необходимата квалификация, на определени произшествия или навигационни инциденти, възникнали по време на плаване в открито море.

(6) Правило I/21 от Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море от 1 ноември 1974 г. (наричана по-долу „SOLAS 74“), Международната конвенция за товарните водолинии от 5 април 1966 г. и Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби от 2 ноември 1973 г. установяват отговорностите на държавите на знамето по отношение на провеждането на разследвания на аварии и на предоставянето на съответните резултати на Международната морска организация (ММО).

(7) Кодексът за прилагането на задължителните инструменти на ММО, приложен към Резолюция А.996(25) на Асамблеята на ММО от 29 ноември 2007 г., припомня задължението на държавите на знамето да гарантират, че разследванията във връзка с морската безопасност се провеждат от лица с необходимата квалификация, компетентни по въпроси, отнасящи се до морски произшествия и инциденти. Този кодекс освен това изисква държавите на знамето да имат готовност да предоставят за тази цел квалифицирани лица за провеждане на разследването, независимо от местоположението на произшествието или инцидента.

<sup>(4)</sup> ОВ С 104 Е, 30.4.2004 г., стр. 730.

- (8) Следва да се вземе предвид Кодексът за разследване на морски произшествия и инциденти, приложен към Резолюция А.849(20) от Асамблеята на ММО от 27 ноември 1997 г. (наричан по-долу „Кодекс на ММО за разследване на морски произшествия и инциденти“), който предвижда въвеждането на общ подход към разследването на безопасността при морските произшествия и инциденти и на сътрудничество между държавите при определяне на факторите, водещи до възникването на морски произшествия и инциденти. Също така следва да се вземат предвид Резолюция А.861(20) на Асамблеята на ММО от 27 ноември 1997 г. и Резолюция MSC.163(78) на Комитета по морска безопасност на ММО от 17 май 2004 г., които дават определение на „устройства за записване на данните от пътуване“.
- (9) Морските лица са признати за специална категория работници и като такива, предвид глобалния характер на търговското корабоплаване и различните юрисдикции, под които може да попаднат, те се нуждаят от специална закрила, особено при отношенията им с органите на публична власт. В интерес на повишената морска безопасност морските лица следва да могат да разчитат на справедливо отношение в случай на морско произшествие. Техните права на човека и достойнство следва да бъдат зачитани във всички случаи и всички разследвания за безопасност следва да бъдат провеждани справедливо и бързо. За тази цел държавите-членки следва, в съответствие с националните си законодателства, допълнително да отчетат съответните разпоредби на Насоките на ММО относно справедливото отношение към морските лица в случай на морско произшествие.
- (10) Държавите-членки, като действат в рамките на своите правни системи, следва да закрилят свидетелските показания след произшествия и да възпрепятстват тяхната употреба за цели, различни от тези на разследванията на безопасността, с цел избягване на възможността срещу свидетелите да бъдат взети каквито и да е дискриминационни или репресивни мерки поради тяхното участие в разследванията.
- (11) Директива 1999/35/ЕО на Съвета от 29 април 1999 г. относно система за задължителни прегледи за безопасна работа при редовни услуги от ро-ро фериботи и бързоходни пътнически плавателни съдове<sup>(1)</sup> изисква държавите-членки да определят, в рамките на съответните си правни системи, правен статут, който да даде възможност на тях и на други значително заинтересовани държави-членки да участват във, да си сътрудничат за или, въз основа на изискванията на Кодекса на ММО за разследвания на морски произшествия и инциденти, да провеждат разследвания на морски произшествия и инциденти, засягащи ро-ро фериботи и бързоходни пътнически плавателни съдове.
- (12) Директива 2002/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 27 юни 2002 г. относно създаване на система на Общността за контрол на движението на корабите и за информация<sup>(2)</sup> изисква от държавите-членки да спазват Кодекса на ММО за разследване на морски произшествия и инциденти и да гарантират, че резултатите от разследванията на произшествията се публикуват възможно най-скоро след приключването им.
- (13) Провеждането на безпристрастни разследвания на безопасността при произшествия и инциденти, засягащи морски кораби или други плавателни съдове в пристанишни или други ограничени морски зони, е от изключително значение с оглед постигането на резултати при установяването на обстоятелствата и причините за такива произшествия или инциденти. Поради това подобни разследвания следва да се провеждат от квалифицирани лица под контрола на независим орган или образувание, притежавашо необходимите правомощия, за да се избегне всякакъв конфликт на интереси.
- (14) Държавите-членки, съгласно тяхното законодателство по отношение на правомощията на органите, отговарящи за съдебното следствие, и ако е уместно, в сътрудничество с тези органи, следва да гарантират, че на лицата, отговарящи за техническото разследване, се осигуряват възможно най-добри условия за изпълнение на задачите им.
- (15) Настоящата директива не следва да засяга разпоредбите на Директива 95/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 24 октомври 1995 г. за защита на физическите лица при обработването на лични данни и за свободното движение на тези данни<sup>(3)</sup>.
- (16) Държавите-членки следва да гарантират, че правните им системи дават възможност на тях и на други значително заинтересовани държави-членки да участват във или да провеждат разследвания на произшествия въз основа на разпоредбите на Кодекса на ММО за разследвания на морски произшествия и инциденти.
- (17) По принцип, всяко морско произшествие или инцидент следва да бъде предмет само на едно разследване, провеждано от една държава-членка или една водеща разследването държава-членка с участието на всички други значително заинтересовани държави. В изключителни, надлежно обосновани случаи, когато са засегнати две или повече държави-членки във връзка със знамето на засегнатия кораб, мястото на произшествието или националността на жертвите, би могло да се проведат паралелни разследвания.
- (18) Дадена държава-членка може да делегира на друга държава-членка задачата за провеждане на разследване на безопасността при морско произшествие или инцидент (наричано по-долу „разследване на безопасността“) или конкретни задачи по провеждането на такова разследване, при взаимна договореност.

(1) ОВ L 138, 1.6.1999 г., стр. 1.

(2) ОВ L 208, 5.8.2002 г., стр. 10.

(3) ОВ L 281, 23.11.1995 г., стр. 31.

- (19) Държавите-членки следва да полагат всички усилия да не налагат такси за разходите за потърсеното сътрудничество в рамката на разследванията на безопасността, включващи две или повече държави-членки. Когато се иска помощ от държава-членка, която не участва в разследването на безопасността, държавите-членки следва да се договорят за възстановяване на направените разходи.
- (20) Съгласно правило V/20 от SOLAS 74 пътническите кораби и други кораби, различни от пътническите с бруто тонаж от 3 000 тона и повече, построени на или след 1 юли 2002 г., трябва да имат устройства за записване на данните от пътуване за подпомагане на разследванията на произшествия. Предвид значението на такова оборудване при разработването на политика за предотвратяване на произшествия с кораби, следва систематично да се изисква такова оборудване на борда на корабите, изпълняващи национални или международни рейсове, които акостират в пристанища на Общността.
- (21) Данните, получени от системата за записване на данните от пътуване, както и от други електронни устройства, могат да се използват както след морско произшествие или инцидент за разследване на причините, така и превантивно — с цел придобиване на опит по отношение на обстоятелствата, които могат да доведат до подобни случаи. Държавите-членки следва да гарантират, че при наличието на такива данни те се използват правилно и в двата случая.
- (22) Регламент (ЕО) № 1406/2002 на Европейския парламент и на Съвета <sup>(1)</sup> изисква Европейската агенция за морска безопасност (наричана по-долу „Агенцията“) да работи съвместно с държавите-членки за разработване на технически решения и предоставяне на техническа помощ, свързана с прилагането на законодателството на Общността. В областта на разследването на произшествия Агенцията има конкретната задача да подпомага сътрудничеството между държавите-членки и Комисията при разработването на обща методика за разследване на морски произшествия, съобразно договорените международни принципи, като надлежно отчита различните правни системи в държавите-членки.
- (23) В съответствие с Регламент (ЕО) № 1406/2002 Агенцията подпомага сътрудничеството при предоставянето на помощ, оказана от държавите-членки по отношение на дейности, свързани с разследвания и при анализиране на изготвени вече доклади от разследвания.
- (24) Всеки относим опит, натрупан при разследвания на произшествия, следва да бъде взет предвид при разработването или изменението на общата методика за разследване на морски произшествия и инциденти.
- (25) Държавите-членки и Общността следва надлежно да вземат под внимание препоръките за безопасност, произтичащи от разследването на безопасността.
- (26) Тъй като целта на техническото разследване е предотвратяване на морски произшествия и инциденти, заключенията и препоръките за безопасност не следва при никакви обстоятелства да се използват при определяне на отговорност или на вина.
- (27) Тъй като целта на настоящата директива, а именно подобряване на морската безопасност в Общността и съответно намаляване на риска от бъдещи морски произшествия, не може да бъде постигната в достатъчна степен от държавите-членки и следователно, поради мащаба или резултатите от действието, може да бъде постигната по-добре на общностно равнище, Общността може да приеме мерки съгласно принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящата директива не надхвърля необходимото за постигане на тази цел.
- (28) Мерките, необходими за изпълнение на настоящата директива, следва да се приемат в съответствие с Решение 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 г. за установяване на условията и реда за упражняване на изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията <sup>(2)</sup>.
- (29) По-специално на Комисията следва да се предостави правомощието да изменя настоящата директива, за да прилага последващите изменения на международните конвенции, протоколи, кодекси и резолюции, свързани с нея и да приема или изменя общата методика за разследване на морски произшествия и инциденти. Тъй като тези мерки са от общ характер и са предназначени да изменят несъществени елементи на настоящата директива, включително чрез допълването ѝ с нови несъществени елементи, те трябва да бъдат приети в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, предвидена в член 5а от Решение 1999/468/ЕО.
- (30) В съответствие с точка 34 от Междунституционалното споразумение за по-добро законотворчество <sup>(3)</sup> държавите-членки се насърчават да изготвят, за себе си и в интерес на Общността, собствени таблици, които да показват, доколкото е възможно, съответствието между настоящата директива и мерките за въвеждането ѝ, както и да ги направят обществено достояние,

## ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

## Член 1

## Предмет

1. Целта на настоящата директива е подобряване на морската безопасност и предотвратяване на замърсяването от кораби, и по този начин намаляване на риска от бъдещи морски произшествия, посредством:

<sup>(1)</sup> ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр. 23.

<sup>(2)</sup> ОВ C 321, 31.12.2003 г., стр. 1.

<sup>(1)</sup> ОВ L 208, 5.8.2002 г., стр. 1.



а) улесняване на бързото провеждане на разследванията на безопасността и точен анализ на морските произшествия и инциденти, за да се определят причините за тях, както и

б) гарантиране на своевременно и точно докладване на резултатите от разследванията на безопасността и на предложенията за корективни мерки.

2. Разследванията по смисъла на настоящата директива нямат за цел определяне на отговорност или вина. Държавите-членки обаче гарантират, че разследващият орган или образувание (наричани по-долу „разследващият орган“) не се въздържа да докладва изцяло причините за морското произшествие или инцидента, в случай че от резултатите може да се направи заключение за вина или отговорност.

### Член 2

#### Приложно поле

1. Настоящата директива се прилага за морски произшествия и инциденти, които:

- а) засягат кораби, плаващи под знамето на държава-членка;
- б) възникват в териториалните морета и вътрешните води на държавите-членки, определени в UNCLOS; или
- в) засягат други значими интереси на държавите-членки.

2. Настоящата директива не се прилага за морски произшествия и инциденти, които включват единствено:

- а) военни кораби или кораби, предназначени за превоз на войски, и други кораби, принадлежащи на държава-членка или експлоатирани от нея изключително за правителствени нетърговски цели;
- б) кораби, които не са задвижвани по механичен начин, дървени кораби с примитивна конструкция, яхти и плавателни съдове за развлекателни пътувания, използвани за нетърговски цели, освен ако са или ще бъдат снабдени с екипаж и превозват или ще превозват повече от 12 пътници с търговски цели;
- в) плавателни съдове по вътрешни водни пътища, които плават по вътрешни водни пътища;
- г) рибарски съдове с дължина до 15 метра;
- д) стационарни офшорни сондажни платформи.

### Член 3

#### Определения

За целите на настоящата директива:

1. „Кодекс на ММО за разследване на морски произшествия и инциденти“ означава актуализираната версия на Кодекса за разследване на морски произшествия и инциденти,

приложен към Резолюция А.849(20) на Асамблеята на ММО от 27 ноември 1997 г.

2. Следните понятия се разбират в съответствие с определенията, съдържащи се в Кодекса на ММО за разследване на морски произшествия и инциденти:

- а) „морско произшествие“;
- б) „много тежко произшествие“;
- в) „морски инцидент“;
- г) „разследване на безопасността при морско произшествие или инцидент“;
- д) „водеща разследването държава“;
- е) „значително заинтересована държава“.

3. Понятието „тежко произшествие“ се разбира съгласно актуализираното определение, съдържащо се в Циркулярно писмо MSC-MEPC.3/Circ.3 на Комитета по морска безопасност на ММО и Комитета по опазване на морската среда от 18 декември 2008 г.

4. „Насоки на ММО относно справедливото отношение към морските лица в случай на морско произшествие“ означава насоките, приложени към Резолюция LEG.3(91) на Правния комитет на ММО от 27 април 2006 г. и одобрени от Управителния орган на Международната организация по труда на неговата 296-та сесия от 12—16 юни 2006 г.

5. Понятията „ро-ро ферибот“ и „бързоходен пътнически плавателен съд“ се разбират по смисъла на определенията, съдържащи се в член 2 от Директива 1999/35/ЕО.

6. „Устройство за записване на данните от пътуване“ (наричано по-долу „VDR“) се разбира в съответствие с определението, съдържащо се в Резолюция А.861(20) на Асамблеята на ММО и Резолюция MSC.163(78) на Комитета по морска безопасност на ММО.

7. „Препоръка за безопасност“ означава всяко предложение, включително за целите на регистрация или контрол, от:

а) разследващия орган на държавата, която провежда или ръководи разследването на безопасността въз основа на информацията, произтичаща от такова разследване; или, когато е уместно,

б) Комисията, действаща въз основа на абстрактен анализ на данни и на резултатите от проведени разследвания на безопасността.



## Член 4

**Статут на разследванията на безопасността**

1. Държавите-членки определят, според правните си системи, правния статут на разследванията на безопасността по такъв начин, че такива разследвания да се извършват възможно най-ефективно и бързо.

Държавите-членки, в съответствие с тяхното законодателство и, където е уместно, в сътрудничество с отговарящите за съдебното следствие органи, гарантират, че разследванията на безопасността:

- a) са независими от наказателни или други паралелно провеждащи се разследвания за определяне на отговорност или вина; както и
- б) не са неправомерно възпрепятствани, спрени или забавени поради подобни разследвания.

2. Правилата, които държавите-членки установяват, включват, съгласно посочената в член 10 рамка за постоянно сътрудничество, разпоредби, които да позволяват:

- a) сътрудничество и взаимно подпомагане при разследвания на безопасността, провеждани от други държави-членки, или делегирането на друга държава-членка на задачата за ръководство на такова разследване съгласно член 7; както и
- б) координиране на дейностите на съответните разследващи органи до степента, необходима за постигане на целите на настоящата директива.

## Член 5

**Задължение за разследване**

1. Всяка държава-членка гарантира, че се провежда разследване на безопасността от посочения в член 8 разследващ орган при много тежки морски произшествия:

- a) които засягат кораб, плаващ под нейно знаме, независимо от местоположението на произшествието;
- б) които са възникнали в нейните териториалните морета и вътрешни води, определени в UNCLOS, независимо под какво знаме плава(т) корабът(ите), засегнат(и) от произшествието; или
- в) които засягат значителен интерес на държавата-членка, независимо от местоположението на произшествието и знамето на засегнатия(те) кораб(и).

2. В допълнение, в случай на тежко произшествие разследващият орган извършва предварителна оценка, за да реши дали да предприеме или не разследване на безопасността. Когато

разследващият орган реши да не предприема разследване на безопасността, мотивите за това решение се отразяват и нотифицират в съответствие с член 17, параграф 3.

В случай на всяко друго морско произшествие или инцидент разследващият орган решава дали да бъде предприето или не разследване на безопасността.

В посочените в първа и втора алинея решения разследващият орган взема предвид сериозността на морското произшествие или инцидента, вида засегнат плавателен съд и/или товар и възможността резултатите от разследването на безопасността, да спомогнат за предотвратяване на бъдещи произшествия или инциденти.

3. Обхватът и практическите условия за провеждането на разследвания на безопасността се определят от разследващия орган на водещата разследването държава-членка в сътрудничество с разследващите органи на другите значително заинтересовани държави по най-резултатен за постигането на целите на настоящата директива начин и с оглед на предотвратяването на бъдещи произшествия и инциденти.

4. При провеждане на разследвания на безопасността разследващият орган следва принципите на общата методика за разследване на морски произшествия и инциденти, разработена съгласно член 2, буква д) от Регламент (ЕО) № 1406/2002. Разследващите лица може да се отклоняват от посочената методика в конкретни случаи, когато според тяхната професионална преценка може да бъде обоснована необходимостта за това и ако е нужно за постигане целите на разследването. Комисията приема или изменя методиката за целите на настоящата директива, като взема предвид всякакъв относителен опит, натрупан при разследвания на безопасността.

Тази мярка, предназначена да измени несъществени елементи от настоящата директива, включително чрез допълването ѝ, се приема в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 19, параграф 3.

5. Разследванията на безопасността започват възможно най-скоро след като настъпи морското произшествие или инцидента и във всички случаи не по-късно от два месеца след настъпването му.

## Член 6

**Задължение за известяване**

Държавите-членки изискват, в рамките на правните си системи, разследващите им органи да бъдат незабавно известени от страна на отговорните органи и/или засегнатите страни относно възникването на всички произшествия и инциденти, попадащи в приложното поле на настоящата директива.

## Член 7

**Ръководство на или участие в разследвания на безопасността**

1. По принцип, всяко морско произшествие или инцидент е предмет само на едно разследване, провеждано от една държава-членка или една водеща разследването държава-членка с участието на всички други значително заинтересовани държави-членки.

В случаи на разследвания на безопасността, които включват две или повече държави-членки, тези държави-членки следователно си сътрудничат с оглед на бързото постигане на съгласие коя от тях ще е водещата разследването държава-членка. Те полагат всички усилия да постигнат съгласие по процедурите на разследването. В рамките на това споразумение други значително заинтересовани държави имат еднакви права и достъп до свидетели и доказателствен материал като държавите-членки, провеждащи разследването на безопасността. Те също така имат право гледната им точка да бъде взета предвид от водещата разследването държава-членка.

Паралелни разследвания на безопасността за едно и също морско произшествие или инцидент се провеждат единствено в изключителни случаи. В такива случаи държавите-членки уведомяват Комисията за основанията за провеждане на такива паралелни разследвания. Държавите-членки, които провеждат паралелни разследвания си сътрудничат. По-специално, участващите разследващи органи обменят всяка информация от значение, събрана в хода на техните съответни разследвания, за да достигнат, доколкото е възможно, до общи заключения.

Държавите-членки се въздържат от всякакви мерки, които биха могли неправомерно да възпрепятстват, спрат или забавят провеждането на разследване на безопасността, което попада в приложното поле на настоящата директива.

2. Независимо от параграф 1, всяка държава-членка продължава да носи отговорност за разследването на безопасността и координацията заедно с други значително заинтересовани държави-членки до момента, когато се споразумеят коя от тях да е водеща разследването държава.

3. Без да се засягат задълженията по настоящата директива и международното право, дадена държава-членка може, в зависимост от всеки конкретен случай, да делегира по взаимно съгласие на друга държава-членка задачата да ръководи разследване на безопасността или конкретните задачи по провеждането на такова разследване.

4. Когато при морско произшествие или инцидент има засегнат ро-ро ферибот или бързоходен пътнически плавателен съд, процедурата по разследването на безопасността се започва от държавата-членка, в чиито териториални морета или вътрешни води, както са определени в UNCLOS, възникне произшествието или инцидентът, или, ако е възникнал в други води, от последната държава-членка, в която е бил даденият ферибот или плавателен съд. Тази държава-членка продължава да носи отговорност за разследването на безопасността и за координацията с други значително заинтересовани държави-членки,

докато се споразумеят коя от тях да е водеща разследването държава.

## Член 8

**Разследващи органи**

1. Държавите-членки гарантират, че разследванията на безопасността се провеждат под отговорността на безпристрастен постоянен разследващ орган, на когото са предоставени необходимите правомощия, и от разследващи лица с необходимата квалификация, компетентни по въпроси, отнасящи се до морски произшествия и инциденти.

За да проведе безпристрастно разследване на безопасността, разследващият орган е независим, по отношение на своето устройство, правна структура и процес на вземане на решение, от която и да е страна, чиито интереси биха могли да влязат в конфликт с поверената му задача.

Държавите-членки без излаз на море, които нямат нито кораби, нито други плавателни съдове, плаващи под тяхно знаме, ще определят независим координационен център за сътрудничество при разследването съгласно член 5, параграф 1, буква в).

2. Разследващият орган гарантира, че отделните лица, провеждащи разследвания, имат работни познания и практически опит в онези области, които спадат към обичайните им задължения при разследване. Освен това разследващият орган гарантира незабавен достъп до необходимите експертни ресурси, ако се налага.

3. Поверените на разследващия орган дейности може да бъдат разширени до събирането и анализа на данни, свързани с морската безопасност, в частност за превантивни цели, доколкото тези дейности не засягат неговата независимост или не включват отговорност по регулаторни, административни или стандартизационни въпроси.

4. Държавите-членки, като действат в рамките на съответните си правни системи, гарантират, че на провеждащите разследванията лица от техния разследващ орган или от всеки друг разследващ орган, на който е делегирана задачата за разследване на безопасността, където е уместно и в сътрудничество с органите, отговарящи за съдебното следствие, се предоставя всяка информация от значение за провеждането на разследването на безопасността и те следователно имат право:

- а) да разполагат със свободен достъп до всяка съответна зона или местопроизшествие, както и до всеки кораб, аварирал плавателен съд или конструкция, в това число товар, оборудване или останки;
- б) да гарантират незабавното описване на доказателствения материал и контролираното претърсване за и изваждане на отломки, останки и други части или вещества за изследване или анализ;
- в) да изискат изследване или анализ на посочените в буква б) обекти и да имат свободен достъп до резултатите от такива изследвания или анализ;

- г) да разполагат със свободен достъп, да копират и използват всякаква необходима информация и записани данни, включително VDR данните, свързани с кораба, рейса, товара, екипажа или всяко друго лице, предмет, състояние или обстоятелство;
- д) да разполагат със свободен достъп до резултатите от изследването на телата на жертвите или от пробите, взети от телата на жертвите;
- е) да изискват и да разполагат със свободен достъп до резултатите от изследването или от пробите, взети от телата, свързани с експлоатацията на кораба, или друго съответно лице;
- ж) да разпитват свидетели в отсъствието на всяко лице, чиито интереси би могло да се счете, че възпрепятстват изследването на безопасността;
- з) да получават протоколи от посещенията и съответна информация от държавата на знамето, корабособствениците, класификационните организации и от всички други компетентни страни, когато тези страни или представителите им са установени в държавата-членка;
- и) да поискат съдействие от компетентните органи в съответните държави, включително инспектори от държавата на знамето и държавата на пристанището, бреговата охрана, службата по движението на корабите, екипи за търсене и спасяване, пилоти или друг пристанищен или корабен персонал.

5. Разследващият орган е в състояние да реагира незабавно при известие за произшествие и да получи необходимите ресурси за независимо изпълнение на функциите си. На неговите провеждащи разследвания лица се осигурява статус, който им дава необходимите гаранции за независимост.

6. Разследващият орган може да съчетае задачите, произтичащи от настоящата директива, с работата по разследване на случаи, които не са свързани с морски произшествия, при условие че подобни разследвания не застрашават независимостта му.

#### Член 9

##### Поверителност

Без да се засяга Директива 95/46/ЕО, държавите-членки, като действат в рамките на правните си системи, гарантират, че следните документи не се предоставят за други цели освен за разследване на безопасността, освен ако компетентният орган в тази държава-членка определи, че е налице първостепенен обществен интерес от разгласяването на:

- а) всички свидетелски и други показания, обяснения и бележки, взети или получени от разследващия орган в хода на разследването на безопасността;

- б) документи, разкриващи самоличността на лицата, дали показания по време на разследването на безопасността;

- в) информация, свързана с лицата, засегнати от морското произшествие или инцидент, която е от особено чувствително или лично естество, включително информацията относно тяхното здраве.

#### Член 10

##### Рамка за постоянно сътрудничество

1. Държавите-членки, в тясно сътрудничество с Комисията, установяват рамка за постоянно сътрудничество, която дава възможност на съответните им разследващи органи да сътрудничат помежду си до необходимата за постигането на целта на настоящата директива степен.

2. Процедурните правила на рамката за постоянно сътрудничество и необходимите дейности по организацията ѝ се определят съгласно процедурата по регулиране, посочена в член 19, параграф 2.

3. Съгласно рамката за постоянно сътрудничество, разследващите органи в държавите-членки се договарят по-конкретно при най-добрите условия на сътрудничество, за да:

- а) дадат възможност на разследващите органи да ползват съвместно инсталации, материални бази и оборудване за техническо разследване на останки и оборудване на кораби и други предмети, свързани с разследването на безопасността, включително извличането и оценката на информацията от VDR и други електронни устройства;

- б) си предоставят взаимно техническо сътрудничество или експертни ресурси, необходими за предприемането на конкретни задачи;

- в) придобиват и обменят информация, свързана с анализирането на данни за произшествието и с предоставянето на подходящи препоръки за безопасността на общностно равнище;

- г) разработват общи принципи за последващи действия, свързани с препоръките за безопасността, и за адаптирането на методите на разследване към техническите и научните постижения;

- д) управляват по подходящ начин ранните предупреждения, посочени в член 16;

- е) определят правилата на поверителност, спазвайки националните правила, при обмена на свидетелски показания и обработването на данни и други документи, посочени в член 9, включително по отношение на трети държави;

- ж) организират, където е уместно, необходимите дейности за обучение на отделни лица, провеждащи разследвания;

- з) развиват сътрудничеството с разследващите органи от трети държави и с международните организации за разследване на морски произшествия в областите, уредени от настоящата директива;
- и) предоставят всякаква уместна информация на разследващите органи, които провеждат разследвания на безопасността.

#### Член 11

##### Разходи

1. Когато разследвания на безопасността засягат две или повече държави-членки, съответните дейности не се заплащат.
2. Когато се иска помощ от държава-членка, която не участва в разследването на безопасността, държавите-членки се договарят за възстановяване на направените разходи.

#### Член 12

##### Сътрудничество със значително заинтересовани трети държави

1. При разследванията на безопасността държавите-членки си сътрудничат във възможно най-голяма степен с други значително заинтересовани трети държави.
2. Значително заинтересованите трети държави, по взаимно съгласие, се допускат до разследването на безопасността, ръководено от държава-членка, съгласно настоящата директива на който и да е етап от разследването.
3. Сътрудничеството на държава-членка при разследване на безопасността, провеждано от значително заинтересована трета държава, не засяга установените с настоящата директива изисквания за провеждане и докладване на разследвания на безопасността. Когато значително заинтересована трета държава ръководи разследване на безопасността, което засяга една или повече държави-членки, държавите-членки може да решат да не провеждат паралелно разследване на безопасността, стига разследването на безопасността, ръководено от третата държава, да се провежда съгласно Кодекса на ММО за разследване на морските произшествия и инциденти.

#### Член 13

##### Запазване на доказателствата

Държавите-членки приемат мерки, за да гарантират, че страните, засегнати при произшествия и инциденти, попадащи в приложното поле на настоящата директива, полагат всички усилия за да:

- а) запазят цялата информация от навигационни карти, корабни дневници, електронни и магнитни аудио и видеозаписи, включително информация от VDR и други електронни устройства, по отношение на периода преди, по време на и след произшествието;

- б) предотвратят записване върху или друга промяна на такава информация;
- в) предотвратят намеса чрез всякакво друго оборудване, за което може основателно да се смята, че има отношение към разследването на произшествието, когато се касае за разследване на безопасността;
- г) съберат и запазят бързо всички доказателства за целите на разследванията на безопасността.

#### Член 14

##### Докладване на произшествия

1. Разследванията на безопасността, провеждани съгласно настоящата директива, приключват с публикуването на доклад във формат, определен от компетентния разследващ орган и съгласно съответните раздели на приложение I.

Разследващите органи може да решат, че разследване на безопасността, което не засяга много сериозно или, според случая, сериозно морско произшествие и чиито констатации не биха спомогнали за предотвратяването на бъдещи произшествия и инциденти, приключва с опростен доклад, който се публикува.

2. Разследващите органи полагат всички усилия, за да направят обществено достъпен, и по-специално достъпен за морския сектор, посочения в параграф 1 доклад, включително неговите заключения и евентуални препоръки, в срок от 12 месеца от датата на произшествието. Ако не е възможно да се представи заключителен доклад в рамките на този срок, се публикува междинен доклад в срок от 12 месеца от датата на произшествието.

3. Разследващият орган на водещата разследването държава-членка изпраща копие на Комисията от заключителния, опростения или междинния доклад. Той взема предвид евентуалните технически забележки на Комисията по отношение на заключителните доклади, които не засягат констатациите по същество, с цел подобряване на качеството на доклада по най-резултатен за постигането на целите на настоящата директива начин.

#### Член 15

##### Препоръки за безопасност

1. Държавите-членки гарантират, че направените от разследващите органи препоръки за безопасност се вземат надлежно предвид от адресатите и, където е уместно, изпълнението им се проследява по съответния начин съгласно общностното и международното право.
2. Където е уместно, разследващият орган или Комисията дават препоръки за безопасност въз основа на абстрактния анализ на данни и от цялостните резултати от проведените разследвания на безопасността.
3. Препоръките за безопасност по никакъв начин не определят отговорността или вината за дадено произшествие.



### Член 16

#### Система за ранно предупреждение

Без да се засяга правото на разследващия орган на дадена държава-членка да отправи ранно предупреждение, ако прещени, на който и да е етап от разследването на безопасността, че са необходими спешни действия на общностно равнище с цел предотвратяване на риска от нови произшествия, разследващият орган незабавно информира Комисията за необходимостта да се отправи ранно предупреждение.

Ако е необходимо, Комисията издава предупреждение към отговорните власти във всички други държави-членки, представителите от сектора на корабоплаването и всички други заинтересовани страни.

### Член 17

#### Европейска база данни за морски произшествия

1. Информацията за морските произшествия и инциденти се съхранява и анализира посредством европейска електронна база данни, създадена от Комисията, наречена Европейска информационна платформа за морски произшествия (EMCIP).

2. Държавите-членки нотифицират Комисията относно утълноощените органи, които ще имат достъп до базата данни.

3. Разследващите органи на държавите-членки нотифицират Комисията относно морските произшествия и инциденти в съответствие с формата в приложение II. Също така те предоставят на Комисията данни, получени от разследванията на безопасността съгласно схемата на базата данни на EMCIP.

4. Комисията и държавите-членки разработват схемата на базата данни и метод за нотификация на данните в рамките на подходящия срок.

### Член 18

#### Справедливо отношение към морските лица

В съответствие с националното си право държавите-членки вземат предвид съответните разпоредби от Насоките на ММО относно справедливото отношение към морските лица в случай на морски произшествия във водите под тяхна юрисдикция.

### Член 19

#### Комитет

1. Комисията се подпомага от Комитета по морската безопасност и предотвратяването на замърсяването от кораби (КМБПЗК), създаден с Регламент (ЕО) № 2099/2002 на Европейския парламент и на Съвета<sup>(1)</sup>.

2. При позоваване на настоящия параграф се прилагат членове 5 и 7 от Решение 1999/468/ЕО, като се вземат предвид разпоредбите на член 8 от него.

<sup>(1)</sup> ОВ L 324, 29.11.2002 г., стр. 1.

Срокът, предвиден в член 5, параграф 6 от Решение 1999/468/ЕО, се определя на два месеца.

3. При позоваване на настоящия параграф се прилагат член 5а, параграфи 1—4 и член 7 от Решение 1999/468/ЕО, като се вземат предвид разпоредбите на член 8 от него.

### Член 20

#### Правомощия за изменение

Комисията може да актуализира определенията в настоящата директива и позоваванията на актове на Общността и инструменти на ММО, за да ги приведе в съответствие с влезлите в сила мерки на Общността или на ММО, при спазване на ограниченията на настоящата директива.

Тези мерки, предназначени да изменят несъществени елементи на настоящата директива, включително чрез допълването ѝ, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 19, параграф 3.

Съгласно същата процедура Комисията също така може да изменя приложенията.

Съгласно член 5 от Регламент (ЕО) № 2099/2002 измененията в Кодекса на ММО за разследване на морски произшествия и инциденти може да бъдат изключени от приложното поле на настоящата директива.

### Член 21

#### Допълнителни мерки

Разпоредбите на настоящата директива не възпрепятстват държавите-членки да предприемат допълнителни мерки за морска безопасност, които не са обхванати от нея, стига такива мерки да не са в нарушение на настоящата директива или по никакъв начин да не възпрепятстват постигането на нейната цел, нито да заплашват осъществяването на нейната цел.

### Член 22

#### Санкции

Държавите-членки установяват правила относно санкциите, приложими спрямо нарушения на националните разпоредби, приети в съответствие с настоящата директива, и предприемат всички необходими мерки за гарантиране на тяхното изпълнение. Предвидените санкции трябва да бъдат ефективни, пропорционални и възпиращи.

### Член 23

#### Доклад за изпълнението

На всеки пет години Комисията представя доклад на Европейския парламент и на Съвета за изпълнението и спазването на настоящата директива и, ако е необходимо, предлага последващи мерки с оглед на препоръките, изложени в него.

## Член 24

**Изменения на съществуващи актове**

1. Член 12 от Директива 1999/35/ЕО се заличава.
2. Член 11 от Директива 2002/59/ЕО се заличава.

## Член 25

**Транспониране**

1. Държавите-членки привеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива, най-късно до 17 юни 2011 година.

Когато държавите-членки приемат тези мерки, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Условиата и редът на позоваване се определят от държавите-членки.

2. Държавите-членки съобщават на Комисията текста на основните разпоредби от националното си законодателство, които приемат в областта, уредена с настоящата директива.

## Член 26

**Влизане в сила**

Настоящата директива влиза в сила на двадесетия ден след публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейския съюз*.

## Член 27

**Адресати**

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.

Съставено в Страсбург на 23 април 2009 година.

За Европейския парламент

Председател

H.-G. PÖTTERING

За Съвета

Председател

P. NEČAS

## ПРИЛОЖЕНИЕ I

**Съдържание на доклада от разследването на безопасността**

## Предговор

Тук се определя единствената цел на разследването на безопасността и се посочва, че препоръката за безопасност в никакъв случай не поражда презумпция за отговорност или вина и, по отношение на съдържанието и стила, докладът не е изготвен с цел използването му в съдебно производство.

(Докладът следва да не се позовава на свидетелски показания, нито да свързва лице, посочено в доклада, с лице, дало показания в хода на разследването на безопасността.)

**1. РЕЗЮМЕ**

В тази част се описват основните факти, свързани с морското произшествие или инцидент: какво се е случило, кога, къде и как се е случило; описва се също така дали в резултат на това са възникнали смъртни случаи, телесни повреди, щети по кораба, товара, трети страни или околната среда.

**2. ФАКТИЧЕСКА ИНФОРМАЦИЯ**

В тази част се включват няколко отделни раздела, в които се предоставя достатъчно информация, която разследващият орган определя като фактическа, потвърждава анализа и улеснява разбирането.

Тези раздели включват по-конкретно следната информация:

**2.1. Данни за кораба**

Знаме /регистър,

Идентификационни данни,

Основни характеристики,

Собственост и управление,

Информация за конструкцията,

Минимално комплектоване с екипаж за сигурност,

Разрешен товар.

**2.2. Информация за рейса**

Посетени пристанища,

Вид на рейса,

Информация за товара,

Екипаж.

**2.3. Информация за морското произшествие или инцидент**

Вид морско произшествие или инцидент,

Дата и час,

Координати и местоположение на морското произшествие или инцидент,

Външни и вътрешни условия,

Експлоатация на кораба и участък от рейса,

Място на борда,

Информация за човешкия фактор,

Последници (за хората, кораба, товара, околната среда, други).

**2.4. Участие на бреговите органи и действия при аварийната ситуация**

Кой е участвал,

Какви средства са използвани,



Колко бързо се е реагирало,  
Какви действия са предприети,  
Какви резултати са постигнати.

### 3. ОПИСАНИЕ

В тази част морското произшествие или инцидент се възстановява последователно, в хронологичен ред на събитията преди, по време на и след морското произшествие или инцидент и участието на всеки фактор (т.е. лице, материал, среда, оборудване или външен фактор). Периодът, обхванат от описанието, зависи от развитието във времето на онези конкретни аварийни събития, които непосредствено са допринесли за морското произшествие или инцидент. В тази част също така се включва всякаква подробна информация, засягаща проведеното разследване, в това число и резултатите от изследванията или пробите.

### 4. АНАЛИЗ

В тази част се включват няколко отделни раздела, в които се предоставя анализ на всяко аварийно събитие, с коментар за резултатите от всякакви свързани изследвания или проби, извършени в хода на разследването на безопасността, и на всякакви действия по безопасността, които може вече да са били предприети с цел предотвратяване на морски произшествия.

Тези раздели следва да включват въпроси като:

- контекст и среда на аварийното събитие,
- човешки грешки и пропуски, случаи, които включват опасни материали, последици за околната среда, отказ на оборудването и влияние на външни фактори,
- фактори, оказали влияние, които включват функции, свързани с хора, дейности на борда на кораба, брегово управление или регулаторно влияние.

Анализът и коментарът позволяват докладът да стигне до логични заключения, като се установят всички фактори, оказали влияние, включително свързаните с рискове, за които съществуващите предпазни средства, целящи предотвратяване на аварийното събитие, и/или онези, насочени към отстраняване или намаляване на последиците от него, се оказват неадекватни или липсват.

### 5. ЗАКЛЮЧЕНИЯ

В тази част се обобщават установените фактори, оказали влияние, и липсващите или неадекватни предпазни средства (материални, оперативни, символични или процедурни), за които следва да се предприемат действия по безопасност с цел предотвратяване на морски произшествия.

### 6. ПРЕПОРЪКИ ЗА БЕЗОПАСНОСТ

Когато е уместно, в тази част от доклада се включват препоръки за безопасност, произтичащи от анализа и заключенията и свързани с конкретни области, като законодателство, проектиране, процедури, проверка, управление, здравеопазване и безопасност на работното място, обучение, ремонтна дейност, поддръжка, брегова помощ и действия при аварийна ситуация.

Препоръките за безопасност са адресирани към онези, които са компетентни да ги приложат, като корабособственици, ръководители, признати организации, морски власти, служби по движението на корабите, органи за реагиране при аварийни ситуации, международни морски организации и европейски институции, с цел предотвратяване на морски произшествия.

Този част също съдържа междинни препоръки за безопасност, които евентуално са били направени, и всякакви мерки за безопасност, предприети в хода на разследването на безопасността.

### 7. ДОПЪЛНЕНИЯ

Когато е целесъобразно, към доклада, на хартиено копие и/или в електронна форма, се прилага следният неизчерпателен списък с информация:

- снимки, видеоизображения, аудиозаписи, навигационни карти, чертежи,
  - приложими стандарти,
  - използвани технически термини и съкращения,
  - специални проучвания на безопасността,
  - друга информация.
-

## ПРИЛОЖЕНИЕ II

## ДАННИ ПРИ ИЗВЕСТИЯВАНЕ ОТНОСНО МОРСКО ПРОИЗШЕСТВИЕ ИЛИ ИНЦИДЕНТ

(Част от Европейската информационна платформа за морски произшествия)

Бележка: Подчертаните точки означават, че следва да се предоставят данни за всеки кораб, ако в морското произшествие или инцидент участва повече от един кораб.

01. Отговорна държава-членка/лице за контакт
02. Провеждащо разследването лице от държавата-членка
03. Роля на държавата-членка
04. Засегната брегова държава
05. Брой значително заинтересовани държави
06. Значително заинтересовани държави
07. Известяващ орган
08. Час на известяване
09. Дата на известяване
10. Име на кораба
11. Номер по ММО/позивни
12. Знаме на кораба
13. Вид морско произшествие или инцидент
14. Вид на кораба
15. Дата на морското произшествие или инцидент
16. Час на морското произшествие или инцидент
17. Координати — географска ширина
18. Координати — географска дължина
19. Местоположение на морското произшествие или инцидент
20. Пристанище на отплаване
21. Пристанище на местоназначение
22. Система за разделно движение на кораби
23. Участък от рейса
24. Експлоатация на кораба
25. Място на борда
26. Човешки жертви:
  - Екипаж
  - Пътници
  - Други
27. Тежки телесни повреди:
  - Екипаж
  - Пътници
  - Други

- 
28. Замърсяване
  29. Щети по кораба
  30. Щети по товара
  31. Други щети
  32. Кратко описание на морското произшествие или инцидент
  33. Кратко описание на причините да не бъде предприето разследване на безопасността.
-

**ДИРЕКТИВА 2009/20/ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА****от 23 април 2009 година****относно застраховката на корабособствениците за морски искиове****(текст от значение за ЕИП)**

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за създаване на Европейската общност, и по-специално член 80, параграф 2 от него,

като взеха предвид предложението на Комисията,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет <sup>(1)</sup>,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите <sup>(2)</sup>,

в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Договора <sup>(3)</sup>,

като имат предвид, че:

- (1) Един от елементите на политиката на Общността в областта на морския транспорт е да повиши качеството на търговското корабоплаване, като наложи всички икономически оператори да действат по-отговорно.
- (2) Вече бяха приети възпиращи мерки по Директива 2005/35/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 7 септември 2005 г. относно замърсяване от кораби и налагане на санкции при нарушения <sup>(4)</sup>.
- (3) На 9 октомври 2008 г. държавите-членки приеха декларация, с която единодушно признават значението на прилагането на Протокола от 1996 г. към Конвенцията относно ограничаване на отговорността при морски искиове от 1976 г. от всички държави-членки.
- (4) Задължението за наличие на застраховка следва да може да осигури по-добра закрила на жертвите. То следва да е от полза за отстраняване на корабите, които не отговарят на стандартите, и да се предостави възможност за възстановяване на конкуренцията между операторите. Освен това в Резолюция А.898(21) Международната морска организация приканва държавите настойчиво да поискат от корабособствениците да имат подходяща застраховка.

(5) Неспазването на разпоредбите на настоящата директива следва да бъде поправено. Директива 2009/16/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно държавния пристанищен контрол (преработена) <sup>(5)</sup> вече предвижда да бъдат задържани кораби, когато липсват удостоверенията, които трябва да се държат на борда. Въпреки това е подходящо да се даде възможността за отстраняване на кораб, който няма удостоверение за застраховка. Условието на отстраняването следва да дават възможност за поправяне на положението в рамките на разумен срок.

(6) Доколкото целите на настоящата директива, а именно въвеждането и изпълнението на подходящи мерки в рамките на политиката в областта на морския транспорт, не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите-членки и следователно, поради мащаба и последиците ѝ, могат да бъдат по-добре постигнати на общностно равнище, Общността може да приема мерки съгласно принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора. В съответствие с принципа на пропорционалност, посочен в същия член, настоящата директива не надхвърля необходимото за постигането на тези цели,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

**Предмет**

С настоящата директива се установяват правила, приложими за някои аспекти на задълженията на корабособствениците по отношение на тяхната застраховка за морски искиове.

Член 2

**Приложно поле**

1. Настоящата директива се прилага за кораби с бруто тонаж от 300 тона или повече.

2. Настоящата директива не се прилага за военни кораби, спомагателни военни кораби или други кораби — държавна собственост или експлоатирани от дадена държава, използвани за публични нетърговски цели.

3. Настоящата директива не засяга режимите, установени в правните инструменти, които са в сила в съответните държави-членки и които са изброени в приложението към нея.

<sup>(1)</sup> ОВ С 318, 23.12.2006 г., стр. 195.

<sup>(2)</sup> ОВ С 229, 22.9.2006 г., стр. 38.

<sup>(3)</sup> Становище на Европейския парламент от 29 март 2007 г. (ОВ С 27 Е, 31.1.2008 г., стр. 166), обща позиция на Съвета от 9 декември 2008 г. (ОВ С 330 Е, 30.12.2008 г., стр. 7) и позиция на Европейския парламент от 11 март 2009 г. (все още непубликувана в Официален вестник).

<sup>(4)</sup> ОВ L 255, 30.9.2005 г., стр. 11.

<sup>(5)</sup> Вж. стр. 57 от настоящия брой на Официален вестник.

## Член 3

**Определения**

За целите на настоящата директива се прилагат следните определения:

- а) „корабособственик“ означава регистриран собственик на морски кораб или всяко друго лице, такова като бърбоут чартър, което носи отговорност за експлоатацията на кораба;
- б) „застраховка“ означава застраховка със или без самоучастие и включва например застраховка за вреди от вида, обичайно предлаган от членовете на International Group of P&I Clubs, както и други ефективни форми на застраховане (включително доказано самозастраховане) и финансови обезпечения, предоставящи сходни условия за обезпечаване;
- в) „Конвенцията от 1996 г.“ означава консолидираният текст на Конвенцията от 1976 г. относно ограничаване на отговорността при морски искиове, приета от Международната морска организация („ММО“), както е изменена с Протокола от 1996 г.

## Член 4

**Застраховка за морски искиове**

1. Всяка държава-членка изисква от собствениците на кораби, плаващи под нейно знаме, да притежават застраховка за тези кораби.

2. Всяка държава-членка изисква от собствениците на кораби, плаващи под друго знаме освен нейното, да притежават налична застраховка, когато тези кораби влизат в пристанище под юрисдикцията на държавата-членка. Това не пречи държави-членки, доколкото това е в съответствие с международното законодателство, да изискват това задължение да бъде спазено, когато такива кораби извършват дейност в техните териториални води.

3. Застраховката, посочена в параграфи 1 и 2, покрива морските искиове, подлежащи на ограничаване на отговорността съгласно Конвенцията от 1996 г. Размерът на застраховката за всеки отделен кораб за произшествие се равнява на съответната максимална сума за ограничаването на отговорността, според предвиденото в Конвенцията от 1996 г.

## Член 5

**Инспекции, съответствие, отстраняване от пристанища и отказ за достъп до пристанища**

1. Всяка държава-членка гарантира, че всяка инспекция на кораб в пристанище под нейна юрисдикция в съответствие с Директива 2009/16/ЕО включва проверка дали удостоверението, посочено в член 6, се намира на борда.

2. В случай че удостоверението, посочено в член 6, не се намира на борда на кораба, и без да се засяга Директива 2009/16/ЕО, която предвижда задържане на корабите, когато е засегната безопасността, компетентният орган може да издаде заповед за отстраняване на кораба, която се нотифицира на Комисията, на другите държави-членки, и на съответната държава на знамето. В резултат на издаването на такава заповед за отстраняване всяка държава-членка отказва влизане на този кораб в което и да е от своите пристанища, докато корабособственикът не представи удостоверението, посочено в член 6.

## Член 6

**Удостоверения за застраховка**

1. Съществуването на застраховката, посочена в член 4, се доказва чрез едно или няколко удостоверения, издадени от застрахователя и намиращи се на борда на кораба.

2. Удостоверенията, издадени от застрахователя, включват следната информация:

- а) име на кораба, номер на ММО и пристанище на регистрация;
  - б) име на корабособственика и основно място на осъществяване на стопанска дейност;
  - в) вид и срок на застраховката;
  - г) наименование и основно място на стопанска дейност на застрахователя и, ако е уместно, мястото на стопанска дейност, където е сключена застраховката.
3. Ако използваният в удостоверенията език не е английски, френски или испански, текстът включва превод на един от тези езици.

## Член 7

**Санкции**

За целите на член 4, параграф 1 държавите-членки установяват система от санкции, които се прилагат в случай на нарушаване на националните разпоредби, приети по силата на настоящата директива, и вземат всички необходими мерки за осигуряване на прилагането на тези санкции. Предвидените санкции са ефективни, пропорционални и възпиращи.

## Член 8

**Доклади**

На всеки три години и за първи път преди 1 януари 2015 г. Комисията представя доклад на Европейския парламент и на Съвета относно прилагането на настоящата директива.

## Член 9

**Транспониране**

1. Държавите-членки въвеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива преди 1 януари 2012 г. Те незабавно информират Комисията за това.

Когато държавите-членки приемат тези мерки, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Условията и редът на позоваване се определят от държавите-членки.

2. Държавите-членки съобщават на Комисията текста на основните разпоредби от националното законодателство, които те приемат в областта, уредена с настоящата директива.

## Член 10

**Влизане в сила**

Настоящата директива влиза в сила в деня след публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейския съюз*.

## Член 11

**Адресати**

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.

Съставено в Страсбург на 23 април 2009 година.

За Европейския парламент

Председател

H.-G. PÖTTERING

За Съвета

Председател

P. NEČAS



## ПРИЛОЖЕНИЕ I

- Международна конвенция за гражданска отговорност за щети при замърсяване с нефт, 1992 г.
  - Международна конвенция за отговорност и компенсация при щети във връзка с превоза на опасни и вредни вещества по море, 1996 г. (Конвенция HNS).
  - Международна конвенция за гражданска отговорност за щети при замърсяване с мазут, 2001 г. („Конвенция за мазута“).
  - Международна конвенция от Найроби за отстраняване на потънало имущество, 2007 г. („Конвенция за отстраняване на потънало имущество“).
  - Регламент (ЕО) № 392/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно отговорността на превозвачите на пътници по море в случай на произшествия.
-

**ДИРЕКТИВА 2009/21/ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА****от 23 април 2009 година****относно спазването на изискванията за държавата на знамето****(текст от значение за ЕИП)**

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за създаване на Европейската общност, и по-специално член 80, параграф 2 от него,

като взеха предвид предложението на Комисията,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет <sup>(1)</sup>,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите <sup>(2)</sup>,

в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Договора <sup>(3)</sup>,

като имат предвид, че:

- (1) Безопасността на корабоплаването в Общността и на пътниците, които го използват, както и опазването на околната среда следва да бъдат гарантирани по всяко време.
- (2) По отношение на международното корабоплаване е създадена цялостна рамка за повишаване на морската безопасност и за опазване на околната среда във връзка със замърсяването от кораби посредством приемането на редица конвенции, чиито депозитар е Международната морска организация (наричана по-долу „ММО“).
- (3) Съгласно разпоредбите на Конвенцията на Организацията на обединените нации по морско право от 1982 г. (UNCLOS) и на конвенциите, чиито депозитар е ММО (наричани по-долу „Конвенциите на ММО“), държавите, които са страни по тези правни инструменти, носят отговорност за приемането на закони и подзаконови актове и

за предприемане на всички други стъпки, които могат да бъдат необходими за пълното и цялостно прилагане на тези правни инструменти, с цел да се гарантира, че от гледна точка на безопасността на човешкия живот по море и опазването на морската среда, даден кораб е годен да изпълнява предвидените функции и е комплектован с компетентен морски екипаж.

- (4) Следва да се вземе под внимание Конвенцията за морския труд, приета от Международната организация на труда (МОТ) през 2006 г., която разглежда също така задълженията, свързани с държавата на знамето.
- (5) На 9 октомври 2008 г. държавите-членки приеха декларация, с която единодушно признаха значението, което има прилагането на международните конвенции, свързани със задълженията за държавата на знамето за подобряването на морската безопасност и като принос за предотвратяване на замърсяването от кораби.
- (6) Прилагането на процедурите, препоръчани от ММО в док. MSC/Circ.1140/ MEPC/Circ.424 от 20 декември 2004 г. относно прехвърлянето на кораби между държавите, следва да засили разпоредбите на конвенциите на ММО и на законодателството на Общността в областта на морската безопасност, свързани с промяна на знамето, както и следва да увеличи прозрачността в отношенията между държавите на знамето в интерес на морската безопасност.
- (7) Наличието на информация за корабите, плаващи под знамето на държава-членка, както и за корабите, заличени от регистъра на държава-членка, следва да подобри прозрачността в дейността на флота с високо качество и да допринесе за по-добър контрол върху държавите на знамето при изпълнението на техните задължения и за гарантиране на равни условия за администрациите.
- (8) За да се подпомогнат държавите-членки да подобрят още повече показателите от дейността си като държави на знамето, следва да се извършва редовен одит на техните администрации.

<sup>(1)</sup> ОВ С 318, 23.12.2006 г., стр. 195.

<sup>(2)</sup> ОВ С 229, 22.9.2006 г., стр. 38.

<sup>(3)</sup> Становище на Европейския парламент от 29 март 2007 г. (ОВ С 27 Е, 31.1.2008 г., стр. 140), Обща позиция на Съвета от 9 декември 2008 г. (ОВ С 330 Е, 30.12.2008 г., стр. 13) и Позиция на Европейския парламент от 11 март 2009 г. (все непубликувана в Официален вестник).

- (9) Сертифицирането на качеството на административните процедури в съответствие със стандартите на Международната организация по стандартизация (ISO) или други равностойни стандарти следва допълнително да гарантира равни условия за администрациите.

(10) Мерките, необходими за изпълнение на настоящата директива, следва да се приемат в съответствие с Решение 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 г. за установяване на условията и реда за упражняване на изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията <sup>(1)</sup>.

(11) Доколкото целите на настоящата директива, а именно въвеждането и прилагането на подходящи мерки в областта на политиката за морска безопасност, не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите-членки и поради мащаба и последиците ѝ могат да бъдат по-добре постигнати на общностно равнище, Общността може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящата директива не надхвърля необходимото за постигането на тези цели,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

#### Член 1

##### Предмет

1. Настоящата директива има за цел:

а) да гарантира, че държавите-членки ефективно и последователно изпълняват задълженията си като държави на знамето; и

б) да повиши безопасността и предотврати замърсяването от кораби, плаващи под знамето на държава-членка.

2. Настоящата директива не засяга разпоредбите на законодателството на Общността в областта на морския транспорт, изброени в член 2, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 2099/2002 на Европейския парламент и на Съвета за създаване на Комитет по морската безопасност и предотвратяването на замърсяването от кораби (КМБПЗК) <sup>(2)</sup> и на Директива 1999/63/ЕО на Съвета от 21 юни 1999 г. относно Споразумението за организацията на работното време на морските лица, сключено между Асоциацията на корабособствениците от Европейската общност (ЕССА) и Федерацията на синдикатите на транспортните работници в Европейския съюз (FST) <sup>(3)</sup>.

#### Член 2

##### Приложно поле

Настоящата директива се прилага спрямо администрацията на държавата, под чието знаме плава корабът.

<sup>(1)</sup> ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр. 23.

<sup>(2)</sup> ОВ L 324, 29.11.2002 г., стр. 1.

<sup>(3)</sup> ОВ L 167, 2.7.1999 г., стр. 33.

#### Член 3

##### Определения

За целите на настоящата директива се прилагат следните определения:

а) „кораб“ означава кораб или плавателен съд, плаващ под знамето на държава-членка, който попада в обхвата на съответните конвенции на ММО и за който се изисква свидетелство;

б) „администрация“ означава компетентните органи на държавата-членка, под чието знаме плава корабът;

в) „призната организация“ означава организация, която е призната в съответствие с Регламент (ЕО) № 391/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно общите правила и стандарти за организациите за проверка и преглед на корабите (преработен) <sup>(4)</sup>;

г) „свидетелства“ означава задължителни свидетелства, издадени съгласно съответните конвенции на ММО;

д) „одит от ММО“ означава одит, осъществен в съответствие с разпоредбите на Резолюция А.974 (24), приета от Асамблеята на ММО на 1 декември 2005 г.

#### Член 4

##### Условия за разрешаване на експлоатацията на кораб, получил правото да плава под знамето на държава-членка

1. Преди да се разреши експлоатацията на кораб, получил правото да плава под знамето на държава-членка, последната взема мерките, които счита за необходими, за да гарантира, че въпросният кораб отговаря на приложимите международни правила и разпоредби. Като използва всички разумни средства, тя проверява по-специално резултатите по отношение на безопасността. При необходимост въпросната държава-членка се допитва до предишната държава на знамето, за да установи дали все още има неотстранени неизправности или нерешени въпроси по отношение на безопасността, които са били идентифицирани от последната.

2. Когато друга държава на знамето поиска информация относно кораб, който преди това е плавал под знамето на държава-членка, последната предоставя в кратки срокове подробности относно неизправности, както и всякаква друга информация, свързана с безопасността, на искащата информация държава на знамето.

<sup>(4)</sup> Вж. стр. 11 от настоящия брой на Официален вестник.

#### Член 5

##### **Задържане на кораб, плаващ под знамето на държава-членка**

Когато администрацията получи информация, че кораб, плаващ под знамето на нейната държава-членка, е задържан от пристанищна държава, тази администрация контролира, съгласно установените за тази цел процедури, привеждането на кораба в съответствие с релевантните конвенции на ММО.

#### Член 6

##### **Съпътстващи мерки**

Държавите-членки гарантират, че се съхранява най-малко следната информация относно корабите, плаващи под тяхно знаме, и че има осигурен достъп до нея за целите на настоящата директива:

- а) данни за кораба (име, номер на ММО и др.);
- б) дати на извършване на прегледите, включително допълнителните и допълващите прегледи, ако има такива, и на одитите;
- в) идентификация на признатите организации, участвали в издаването на свидетелството и в класификацията на кораба;
- г) идентификация на компетентния орган, извършил проверка на кораба съгласно разпоредбите за държавен пристанищен контрол, и датите на проверките;
- д) резултати от проверките в рамките на държавния пристанищен контрол (нередности: „да“ или „не“, задържане: „да“ или „не“);
- е) информация за морски произшествия;
- ж) информация за корабите, които са спрели да плават под знамето на съответната държава-членка през предходните 12 месеца.

#### Член 7

##### **Одит на държавата на знамето**

Държавите-членки вземат необходимите мерки за извършване на одит от ММО на техните администрации най-малко веднъж на всеки седем години при положителен отговор от ММО на своевременно подадено искане от съответната държава-членка и публикуват резултата от одита в съответствие с действащото национално законодателство относно поверителността.

Действието на настоящия член изтича най-късно на 17 юни 2017 година или на по-ранна дата, определена от Комисията в съответствие с процедурата по регулиране, посочена в член 10, параграф 2, след като системата за задължителен одит на държавите-членки на ММО влезе в сила.

#### Член 8

##### **Система за управление на качеството и вътрешна оценка**

1. До 17 юни 2012 година всяка държава-членка разработва, въвежда и поддържа система за управление на качеството за оперативните аспекти от дейностите, свързани с държавата на знамето на своята администрация. Тази система за управление на качеството се сертифицира в съответствие с приложимите международни стандарти по качеството.

2. Държавите-членки, които фигурират в черния списък или фигурират за две последователни години в сивия списък, публикувани в най-скорошния годишен доклад на Парижкия меморандум за разбирателство относно държавния пристанищен контрол (наричан по-долу „Парижки МР“), представят на Комисията доклад относно своите показатели като държави на знамето не по-късно от четири месеца след публикуването на доклада на Парижкия МР.

Докладът установява и анализира главните причини за липсата на съответствие, които са довели до задържанията и неизправностите, изразени с включването в черния или сивия списък.

#### Член 9

##### **Доклади**

На всеки пет години, като за първи път до 17 юни 2012 година, Комисията представя на Европейския парламент и на Съвета доклад относно прилагането на настоящата директива.

Този доклад съдържа оценка на показателите на държавите-членки като държави на знамето.

#### Член 10

##### **Процедура на комитет**

1. Комисията се подпомага от Комитета по морската безопасност и предотвратяването на замърсяването от кораби (КМБПЗК), създаден по силата на член 3 от Регламент (ЕО) № 2099/2002.

2. При позоваване на настоящия параграф се прилагат членове 5 и 7 от Решение 1999/468/ЕО, като се вземат предвид разпоредбите на член 8 от него.

Срокът, предвиден в член 5, параграф 6 от Решение 1999/468/ЕО, се определя на два месеца.

*Член 11***Транспониране**

1. Държавите-членки въвеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива, най-късно до 17 юни 2011 година. Те незабавно информират Комисията за това.

Когато държавите-членки приемат тези мерки, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Условието и редът на позоваване се определят от държавите-членки.

2. Държавите-членки съобщават на Комисията текста на основните разпоредби на националното законодателство, които те приемат в областта, уредена с настоящата директива.

*Член 12***Влизане в сила**

Настоящата директива влиза в сила на двадесетия ден след публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейския съюз*.

*Член 13***Адресати**

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.

Съставено в Страсбург на 23 април 2009 година.

За Европейския парламент

Председател

H.-G. PÖTTERING

За Съвета

Председател

P. NEČAS

---







## ЦЕНИ ЗА АБОНАМЕНТ ЗА 2009 г. (без ДДС, с включени разходи за стандартна доставка)

Официален вестник на ЕС, серии L+C, единствено на хартиен носител	на 22 официални езика на ЕС	1 000 EUR за годишен абонамент (*)
Официален вестник на ЕС, серии L+C, единствено на хартиен носител	на 22 официални езика на ЕС	100 EUR за месечен абонамент (*)
Официален вестник на ЕС, серии L+C, на хартиен носител + годишно сборно издание на CD-ROM	на 22 официални езика на ЕС	1 200 EUR за годишен абонамент
Официален вестник на ЕС, серия L, единствено на хартиен носител	на 22 официални езика на ЕС	700 EUR за годишен абонамент
Официален вестник на ЕС, серия L, единствено на хартиен носител	на 22 официални езика на ЕС	70 EUR за месечен абонамент
Официален вестник на ЕС, серия C, единствено на хартиен носител	на 22 официални езика на ЕС	400 EUR за годишен абонамент
Официален вестник на ЕС, серия C, единствено на хартиен носител	на 22 официални езика на ЕС	40 EUR за месечен абонамент
Официален вестник на ЕС, серии L+C, месечно издание на CD-ROM (сборно издание)	на 22 официални езика на ЕС	500 EUR за годишен абонамент
Притурка към Официален вестник (серия S — Договори за обществени поръчки и процедури по възлагане), CD-ROM, две издания на седмица	многоезичен: на 23 официални езика на ЕС	360 EUR за годишен абонамент (= 30 EUR за месечен абонамент)
Официален вестник на ЕС, серия C — Конкурси	на език (езици) в зависимост от конкурса	50 EUR за годишен абонамент

(\*) Цена на отделен брой: до 32 страници: 6 EUR  
от 33 до 64 страници: 12 EUR  
над 64 страници: цена, фиксирана според случая

Абонамент за *Официален вестник на Европейския съюз*, издаван на официалните езици на Европейския съюз, може да се направи за 22 езикови версии. Един абонамент включва сериите L (Законодателство) и C (Информация и известия).

За всяка езикова версия се прави отделен абонамент.

Съгласно Регламент (ЕО) № 920/2005 на Съвета, публикуван в Официален вестник L 156 от 18 юни 2005 г., според който институциите на Европейския съюз временно не са задължени да съставят всички актове на ирландски език и да ги публикуват на този език, изданията на Официален вестник на ирландски език се разпространяват отделно.

Абонаментът за притурката към Официален вестник (серия S — Договори за обществени поръчки и процедури по възлагане) включва всички 23 официални езикови версии в един общноезиков CD-ROM.

Абонатите на *Официален вестник на Европейския съюз* имат право, след заявка, да получат различните приложения към Официален вестник без допълнително заплащане. Информация за публикуването на приложенията се предоставя чрез съобщения за читателите, включени в *Официален вестник на Европейския съюз*.

### Продажби и абонаменти

Платените издания на Службата за публикации могат да бъдат закупени от всички наши търговски представители.

Списъкът на търговските представители е достъпен на адрес:

[http://publications.europa.eu/others/agents/index\\_bg.htm](http://publications.europa.eu/others/agents/index_bg.htm)

**EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) предлага директен безплатен достъп до законодателството на Европейския съюз. Този интернет сайт дава възможност за справка с *Официален вестник на Европейския съюз* и включва договорите, законодателството, юриспруденцията и подготвителните законодателни актове.**

**За подробна информация за Европейския съюз посетете интернет сайта: <http://europa.eu>**