

ДИРЕКТИВА 1999/35/ЕО НА СЪВЕТА

от 29 април 1999 година

относно система за задължителни инспекции за безопасна работа при редовни услуги от ро-ро фериботи и бързоходни пътнически плавателни съдове

СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ

като взе предвид Договора за създаване на Европейската общност и по-специално член 84, параграф 2 от него,

като взе предвид предложението на Комисията¹,

като взе предвид становището на Икономическия и социален комитет²,

в съответствие с процедурата, предвидена в член 189в от Договора³,

(1) като има предвид, че трябва да се предприемат по-нататъшни мерки в рамките на обща транспортна политика, за да се подобри безопасността в морския транспорт на пътници;

(2) като има предвид, че Общността е сериозно обезпокоена от корабни злополуки, в които са въввлечени ро-ро фериботи, които са довели до големи загуби на човешки живот; като има предвид, че лицата, които използват ро-ро фериботи и бързоходни пътнически плавателни съдове в рамките на Общността, имат правото да очакват и да могат да разчитат на подходящо ниво на безопасност;

(3) като има предвид, че Съветът в своята резолюция от 22 декември 1994 г. относно безопасността на пътническите ро-ро фериботи⁴ е поканил Комисията да представи предложения за задължителни инспекции и режима за контрол на безопасността при всички пътнически ро-ро фериботи, които оперират към или от пристанища на Общността, включително правото на разследване за произшествия на море;

(4) като има предвид, че от гледна точка, по-специално, на параметрите на вътрешния пазар на транспорт на пътници по море, действие на ниво

¹ ОВ С 108, 7. 4. 1998 г., стр. 122.

² ОВ С 407, 28. 12. 1998 г., стр. 106

³ Становище на Европейския парламент от 7 октомври 1998 г. (ОВ С 328, 26. 10. 1998 г., стр. 82), Обща позиция на Съвета от 21 декември 1998 г. (ОВ С 49, 22. 2. 1999 г., стр. 15) и Решение на Европейския парламент от 10 февруари 1999 г. (все още не публикувано в *Официален вестник*).

⁴ ОВ С 379, 31. 12. 1994 г., стр. 8.

Общност е най-ефективният начин за създаване на общо минимално ниво на безопасност на кораби в рамките на Общността;

(5) като има предвид, че действие на ниво Общност е най-добрият начин да се осигури хармонизираното прилагане на някои принципи, съгласувани с Международната морска организация (ММО), като по този начин се избягва нарушаване на конкуренцията между различни пристанища в Общността и ро-ро фериботи и бързоходни пътнически плавателни съдове;

(6) като има предвид, че от гледна точка на принципа за пропорционалност, директива на Съвета е подходящият правен документ, защото той осигурява рамка на държавите-членки за единно и задължително прилагане на общи стандарти за безопасност, като оставя на всяка държава-членка правото да решава, кои инструменти за прилагане са най-добре отговарят на нейната вътрешна система;

(7) като има предвид, че безопасността на корабите е преди всичко отговорност на държавите на флага; като има предвид, че всяка държава-членка трябва да осигури съответствие с изискванията за безопасност към ро-ро фериботи и бързоходни пътнически плавателни съдове, които плават под флага на държава-членка и на компании, които ги експлоатират;

(8) като има предвид, че държавният пристанищен контрол не осигурява редовни задълбочени превантивни проверки и инспекции на ро-ро фериботи и бързоходни пътнически плавателни съдове; като има предвид, че за това тези компании трябва да бъдат проверявани и техните фериботи и плавателни съдове да бъдат в съответствие със стандартите за безопасност, съгласувани с ММО и когато е уместно, на регионално ниво, посредством система от редовни задължителни инспекции от приемащите държави; като има предвид, че на компаниите трябва да бъдат предпазени от експлоатацията на такива фериботи и плавателни съдове, ако тези инспекции открият опасни несъответствия с тези стандарти за безопасност;

(9) като има предвид, че настоящата директива е адресирана до държавите-членки в качеството им на приемащи държави; като има предвид, че отговорностите, упражнявани в това тяхно качество се основават на специфични отговорности на държавата на пристанището, които са напълно в съответствие с Конвенцията на Организацията на обединените нации по морско право (Unclos) от 1982 г.;

(10) като има предвид, че в интерес на подобряване на безопасността и избягване на нарушаването на конкуренцията трябва да се прилагат общи стандарти за безопасност към всички ро-ро фериботи и бързоходни пътнически плавателни съдове, независимо от флага под който те плават като се осигуряват редовни транспортни услуги към или от пристанище на

държава-членка, както при международни пътувания, така и при вътрешни пътувания по море на 20 мили извън бреговата линия, където корабокрушенци могат да слязат на суша, като се оставя възможността на държавите-членки да разширят приложното поле на директивата спрямо ро-ро фериботи и бързоходни пътнически плавателни съдове, които оперират при вътрешни пътувания по море в зоната до 20 мили от бреговата линия;

(11) като има предвид, че е необходимо приемащите държави да проверяват дали ро-ро фериботи и бързоходни пътнически плавателни съдове, които оперират към или от пристанища на Общността съответстват на определени хармонизирани изисквания за сертифициране и инспектиране от държавата на флага;

(12) като има предвид, че тези ро-ро фериботи и бързоходни пътнически плавателни съдове трябва също да съответстват на приложимите стандарти за класификация на етап построяване и през целия им технологичен живот, по отношение на построяването и поддръжката на техния корпус, основни и спомагателни машини, електрически инсталации и инсталации за управление и трябва да бъдат оборудвани с устройство за записване на данните от пътуване, което отговаря на съответните международни изисквания,

(13) като има предвид, че приемащите държави би следвало да проверяват, че компаниите, предоставящи тези услуги, експлоатират техните ро-ро фериботи и бързоходни пътнически плавателни съдове така, че да се гарантира максимална безопасност; като има предвид, че на заинтересованите държави-членки, с изключение на държавата на флага, трябва да бъде позволено да участват напълно във всяко разследване на произшествие на море;

(14) като има предвид, че е съществено важно да се провери, че администрациите на трета държава на флага съдействат за изпълнение на задълженията на дружествата да сътрудничат при разследване на произшествие на море или инцидент и да се подчиняват на правилата на признати организации за класификация и за сертифициране, когато е приложимо; като има предвид, че такива администрации трябва да приемат използването на хармонизирани процедури по инспектиране и сертифициране;

(15) като има предвид, че за да се осигури непрекъснато съответствие на ро-ро фериботи и бързоходни пътнически плавателни съдове с изискванията на настоящата директива, приемащите държави би следвало да провеждат инспекции преди започването на работа и след това периодично, и когато възникнат значителни промени в оперативните условия;

(16) като има предвид, че за да се намали тежестта върху дружествата, трябва да се вземат под внимание предишни проверки и инспекции; ро-ро

фериботите и бързоходните пътнически плавателни съдове трябва да бъдат изключени от инспекции, когато е било потвърдено, че съответстват на настоящата директива за опериране по подобни маршрути и заместващите фериботи и кораби трябва се възползват от специални разпоредби; като има предвид, че ро-ро фериботи и бързоходни пътнически плавателни съдове, които са били инспектирани с цел удовлетворяване изискванията на приемащата държава, не трябва да бъдат подлагани на разширени инспекции съгласно Директива 95/21/ЕО на Съвета от 19 юни 1995 г. относно прилагането, по отношение на кораби, които използват пристанища на Общността или плават във водите под юрисдикцията на държавите-членки, на международни стандарти за безопасност на корабоплаването, предотвратяване на замърсяване и за условията на живот и работа на борда на корабите (държавен пристанищен контрол)⁵.

(17) като има предвид, че държавите-членки трябва да си сътрудничат при упражняване на техните отговорности като приемащи държави;

(18) като има предвид, че държавите-членки могат да сметат за уместно да бъдат подпомагани при изпълнение на задачите им от признати организации, които отговарят на изискванията на 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^{6 (2)};

(19) като има предвид, че би трябвало да се съблюдават плановете за функциониране и поддръжка на ро-ро фериботи и бързоходни пътнически плавателни съдове при планиране на инспекции;

(20) като има предвид, че държавите-членки трябва да гарантират, че техните вътрешни правни системи позволяват на тях и на други значително заинтересовани държави-членки да участват или да сътрудничат, или провеждат разследвания на произшествия, въз основа на изискванията на Кодекса на ММО при разследвания на произшествия на море; като има предвид, че резултатите от такива разследвания трябва да се направят публично достояние;

(21) като има предвид, че пакет от придружаващи мерки в областите на системи за навигационно корабоводене, планиране на непредвидени случаи и

⁵ ОВ L 157, 7. 7. 1995 г., стр. 1. Директива, изменена с Директива 98/42/ЕО на Комисията (ОВ L 184, 27. 6. 1998 г., стр. 40).

⁶ ОВ L 319, 12. 12. 1994 г., стр. 20. Директива, изменена с Директива 97/58/ЕО на Комисията (ОВ L 274, 7. 10. 1997 г., стр. 8).

местни експлоатационни ограничения ще подобрят допълнително безопасността;

(22) като има предвид, че за да се позволи контрол на прилагането на настоящата директива, трябва да се създаде база данни въз основа на информацията, която е събрана от инспекциите;

(23) като има предвид, че е необходимо комитет, състоящ се от представители на държавите-членки да подпомага Комисията при ефективното прилагане на настоящата директива; като има предвид, че Комитетът създаден съгласно член 12 от Директива 93/75/ЕИО на Съвета от 13 септември 1993 година относно минималните изисквания за корабите, които плават към или отплават от пристанищата на Общността и превозват опасни или замърсяващи товари⁷ може да поеме тези функции;

(24) като има предвид, че определени изисквания от Директивата могат да бъдат адаптирани от този Комитет, така че да се приведат в съответствие с мерките на Общността или ММО и да се подобри техния режим, така че да отчита бъдещи изменения на Международната конвенция за опазване на човешкия живот на море (SOLAS) от 1974 г., която е влязла в сила и за да се осигури хармонизирано прилагане на измененията на някои резолюции на ММО, без да се разширява техния обхват,

ПРИЕ НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

Цел

Целта на настоящата директива е да формулира система от задължителни инспекции, които ще дадат по-голяма сигурност за безопасна работа при редовни услуги от ро-ро фериботи и бързоходни пътнически плавателни съдове към или от пристанища на държавите-членки на Общността и да предостави право на държавите-членки да ръководят, участват или сътрудничат при всяко разследване на произшествия на море или инциденти в рамките на тези услуги.

Член 2

Определения

За целите на настоящата директива и нейните приложения,

⁷ ОВ L 247, 5. 10. 1993 г., стр.19. Директива, последно изменена с Директива 98/74/ЕО на Комисията (ОВ L 276, 13. 10. 1998 г., стр.7).

а) “ро-ро ферибот” означава морски пътнически плавателен съд със съоръжения, които позволяват на пътни или железопътни превозни средства да се придвижват на колела към и от плавателния съд и който превозва повече от 12 пътника;

б) “бързоходен пътнически плавателен съд” означава бързоходен плавателен съд, както е определен в правило 1, глава X от Конвенцията SOLAS от 1974 г., както е изменена към датата на приемане на настоящата директива, който превозва повече от 12 пътника;

в) “пътник” е всяко лице освен:

i) капитана и членовете на екипажа или други лица, наети или ангажирани в каквото и да е тяхно качество на борда на кораб и свързани с работата на този кораб,

и

ii) дете на възраст под една година;

г) “Конвенция SOLAS от 1974 г.” означава Международната конвенция за опазване на човешкия живот на море, заедно с прилежащите и протоколи и изменения, в сила от датата на приемане на настоящата директива;

д) “Кодекс за бързоходни плавателни съдове” означава “Международния кодекс за безопасност на бързоходни плавателни съдове”, който се съдържа в Резолюция MSC 36 (63) на Комитета по морска безопасност към ММО от 20 май 1994 г., както е изменена към датата на приемане на настоящата директива;

е) “редовна услуга” означава последователност от преминавания на ро-ро фериботи или бързоходни пътнически плавателни съдове, които оперират така, че да обслужват трафика между едни и същи две или повече пристанища или последователност от пътувания от и към същото пристанище без междинни престои или:

i) съгласно публикувано разписание;

или

ii) с преминавания толкова редовно или често, че те образуват разпознаваема систематична последователност;

ж) “морска зона” означава всяка морска зона, включена в списъка, създаден в съответствие с член 4 от Директива 98/18/ЕО на Съвета от 17 март 1998 г. относно правилата и стандартите за безопасност на пътническите кораби⁸;

з) “сертификати” означава :

i) за ро-ро фериботи и бързоходни пътнически плавателни съдове, ангажирани в международни пътувания, сертификатите за безопасност, издадени съгласно Конвенцията SOLAS от 1974 г., както е изменена, заедно със съответните документи на оборудването и където е уместно сертификати за освобождаване и разрешителни за експлоатация;

ii) за ро-ро фериботи и бързоходни пътнически плавателни съдове, ангажирани във вътрешни пътувания, сертификатите за безопасност, издадени съгласно Директива 98/18/ЕО заедно със съответните документи на оборудването и където е уместно сертификати за освобождаване и разрешителни за експлоатация;

и) “сертификат за освобождаване” означава всеки сертификат, издаден според изискванията на правило I Б/12 а) vi) от Конвенцията SOLAS от 1974 г.;

й) “администрация на държавата на флага” означава компетентните органи на държавата, под чийто флаг ро-ро фериботът или бързоходният пътнически плавателен съд е упълномощен да плава;

к) “приемаща държава” означава всяка държава-членка към или от чието пристанище(а) ро-ро ферибот или бързоходен пътнически плавателен съд е ангажиран в редовна услуга;

л) “международно пътуване” означава пътуване по море от пристанище на държава-членка до пристанище извън тази държава-членка или обратното;

м) “вътрешно пътуване” означава пътуване в морските зони от пристанище на държава-членка до същото или друго пристанище в рамките на тази държава-членка;

н) “призната организация” означава организация, призната в съответствие с член 4 от Директива 94/57/ЕО;

о) “дружество” означава дружество, което оперира с един или повече ро-ро фериботи, на които е издаден документ за съответствие съгласно член 5, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 3051/95 на Съвета от 8 декември 1995 г. относно управлението на безопасната експлоатация на ро-ро пътнически фериботи^{9 (2)} или

⁸ ОВ L 144, 15. 5. 1998 г., стр. 1.

⁹) ОВ L 320, 30. 12. 1995 г., стр.14. Регламент, както е изменен от Регламент (ЕО) № 179/98 на Комисията (ОВ L 19, 24. 1. 1998 г., стр. 35).

дружество, което оперира бързоходни пътнически плавателни съдове, на което е издаден документ за съответствие съгласно Регламент IX/4 от Конвенцията SOLAS от 1974 г., както е изменена към датата на приемане на настоящата директива;

п) “Кодекс за разследване на произшествия на море” означава Кодекс за разследване на аварии и произшествия на море, приет от ММО чрез Резолюция А.849 (20) на Асамблеята от 27 ноември 1997 г.;

р) “специфична инспекция” означава инспектиране от приемашата държава, както е определено в членове 6 и 8;

с) “квалифициран инспектор” означава служител от публичния сектор или друго лице, надлежно оправомощено от компетентните органи на държава-членка да провежда инспекции и прегледи относно сертификати и изпълнение на критериите за квалификация и независимост, както са посочени в приложение V;

т) “недостатъчност” означава състояние, което се установява, че не е в съответствие с изискванията на настоящата директива.

Член 3

Обхват

1. Настоящата директива се прилага за всички ро-ро фериботи и бързоходни пътнически плавателни съдове, които оперират по редовна услуга към или от пристанище на държава-членка, независимо от техния флаг, когато са ангажирани в международни пътувания или вътрешни пътувания в морските зони, включени в клас А, както е посочено в член 4 от Директива 98/18/ЕО.

2. Държавите-членки могат да прилагат настоящата директива към ро-ро фериботи и бързоходни пътнически плавателни съдове, ангажирани при вътрешни пътувания в морски зони освен онези, посочени в параграф 1. При тези обстоятелства се прилагат съответни правила към всички ро-ро фериботи или бързоходни пътнически плавателни съдове, които оперират при същите условия, без дискриминация, основана на флаг, националност или място на установяване на дружеството.

Член 4

Първоначални проверки, изисквани по отношение на ро-ро фериботи и бързоходни пътнически плавателни съдове

1. Преди започване на работа на ро-ро ферибот или бързоходен пътнически плавателен съд по редовна услуга или в рамките на 12 месеца от датата, посочена в член 19, параграф 1 за ро-ро ферибот или бързоходен пътнически плавателен съд, които вече оперират по редовна услуга към тази дата, приемащите държави проверяват дали тези ро-ро фериботи и бързоходни пътнически плавателни съдове:

а) притежават валидни сертификати, издадени от администрацията на държавата на флага или от призната организация, която действа от нейно име;

б) са били инспектирани за издаването на сертификати в съответствие с процедурите и указанията, приложени към Резолюция А.746 (18) на Асамблеята на ММО относно указания за инспектиране съгласно хармонизирана система за инспектиране и сертифициране, както те са валидни към датата на приемане на настоящата директива или с процедури, предвидени да се постигне същата цел;

в) са в съответствие с определените стандарти за класификация от правилата на призната организация или правила, възприети като еквивалентни от администрацията на държавата на флага за построяване и поддръжка на техния корпус, машини и електрически инсталации и инсталации за управление;

г) са оборудвани с устройство за записване на данните от пътуване (VDR) с цел предоставяне на информация в помощ при разследване на евентуално непредвидено произшествие. VDR устройството трябва да отговаря на стандартите за изпълнение съгласно Резолюцията А.861.(20) на Асамблеята на ММО от 27 ноември 1997 г. и да отговаря на стандартите за изпитване, установени в стандарта на Международната електротехническа комисия (IEC) № 61996. Но VDR устройства, монтирани на борда на ро-ро фериботи и бързоходни пътнически плавателни съдове, построени преди влизането в сила на настоящата директива, може да бъдат освободени от условието за съответствие с някои изисквания. Тези освобождавания и условията, при които те могат да бъдат предоставени, се приемат в съответствие с процедурата, установена в член 16;

д) отговарят на специфичните изисквания за стабилност, приети на регионално ниво и транспонирани в техните национални законодателства, в съответствие с процедурата за уведомяване, установена в Директива 98/34/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 22 юни 1998 г. за установяване на процедура за предоставяне информация в областта на техническите стандарти и регламенти, и правила при услугите на информационното общество¹⁰⁽¹⁾,

¹⁰ ОВ L 204, 21. 7. 1998 г., стр.37. Директива, изменена с Директива 98/48/ЕО (ОВ L 217, 5. 8. 1998 г., стр. 18).

когато предоставят в този район услуга, обхваната от това национално законодателство, предвижда тези изисквания да не превишават тези, определени в приложението към Резолюция 14 (изисквания за стабилност, които спадат към споразумението) на Конференцията на SOLAS от 1995 г. и са били съобщени на генералния секретар на ММО в съответствие с процедурата, определена в точка 3 от гореспоменатата резолюция.

2. Параграф 1, буква д) се прилага за бързоходни пътнически плавателни съдове, само когато е уместно.

Член 5

Първоначални проверки, изисквани по отношение на дружества и държави на флага

Преди започването на работа на ро-ро ферибот или бързоходен пътнически плавателен съд по редовна услуга или в рамките на 12 месеца от датата, посочена в член 19, параграф 1 за ро-ро ферибот или бързоходен пътнически плавателен съд, който вече оперира по редовна услуга към тази дата, приемащите държави:

1. проверяват дали тези компании, които оперират или възнамеряват да оперират по такава редовна услуга с ферибот или плавателен съд:

а) предприемат необходимите мерки за гарантиране прилагането на специфичните изисквания, установени в приложение I и предоставят доказателства за спазване на настоящия параграф и на член 4 на приемащите държави, включени в редовната услуга;

б) са се споразумели предварително, че приемащите държави и всяка друга значително заинтересована държава-членка могат да провеждат, участват изцяло или в сътрудничество при всяко разследване на произшествие или авария на море в съответствие с член 12 и им предоставят достъп до информация, събрана от VDR устройството на техния ферибот или плавателен съд, въввлечени в такова произшествие или авария.

2. проверяват дали за такъв ферибот или плавателен съд, който плава под флаг, различен от този на държава-членка, има съгласие от тази държава на флага, че е приела задълженията на дружеството да отговорят на изискванията от настоящата директива.

Член 6

Първоначални специфични инспекции

1. Преди началото на работа на ро-ро ферибот или бързоходен пътнически плавателен съд по редовна услуга или в рамките на 12 месеца от датата, посочена в член 19, параграф 1 за ро-ро ферибот или бързоходен пътнически плавателен съд, които вече оперират по редовна услуга към тази дата, приемащите държави провеждат първоначална специфична инспекция в съответствие с приложения I и III, за да се убедят сами, че ро-ро фериботът или бързоходният пътнически плавателен съд отговарят на необходимите изисквания за безопасна работа при предоставяне на редовна услуга.

2. Когато се прилага настоящият член преди започването на работа, приемащите държави определят дата за първоначална специфична инспекция, която е не повече от един месец след получаване на данните, необходими да се завърши проверката по членове 4 и 5.

Член 7

Специални разпоредби

1. Когато ро-ро ферибот или бързоходен пътнически плавателен съд са ангажирани в друга редовна услуга, новата приемаща държава обръща най-много внимание на предишни проверки и инспекции, проведени за този ферибот или плавателен съд при работата по предишна редовна услуга, регулирана от настоящата директива. При условие, че новата приемаща държава е удовлетворена от тези предишни проверки и инспекции и, че те са приложими към новите условия на работа, не е необходимо да се прилагат членове 4, 5 и 6, преди започването на работа на ро-ро ферибот или бързоходен пътнически плавателен съд при предоставянето на новата редовна услуга.

2. Не е необходимо да се прилагат членове 4, 5 и 6, когато ро-ро ферибот или бързоходен пътнически плавателен съд, който е отговаря на изискванията на настоящата директива, и вече работи по редовна услуга, обхваната от настоящата директива, се прехвърля на друга редовна услуга, където характеристиките на маршрута са съгласувани от съответните приемащи държави като сходни, и всички приемащи държави са се съгласили, че ро-ро фериботът или бързоходният пътнически плавателен съд отговаря на всички изисквания за безопасна работа при предоставянето на тази транспортна услуга.

По искане на дружество, заинтересованите приемащи държави могат да потвърдят предварително тяхното съгласие, когато характеристиките на маршрута са сходни.

3. В случаите, когато вследствие на непредвидени обстоятелства, заместващ ро-ро ферибот или бързоходен пътнически плавателен съд трябва да бъде въведен бързо, за да се осигури непрекъснатост на транспортната услуга и параграфи 1 и 2 не са

приложими, приемащата държава може да позволи на ферибота или плавателния съд да започнат работа при условие, че:

а) визуалната инспекция и проверка на документи не породи опасение, че ро-ро фериботът или бързоходния пътнически плавателен съд не отговарят на необходимите изисквания за безопасна работа

и

б) приемащата държава приключи проверките и инспекциите по членове 4, 5 и 6 в рамките на един месец.

Член 8

Редовни специфични инспекции и други инспекции

1. Приемашите държави веднъж на 12 месеца провеждат:

- специфична инспекция съгласно приложение III

и

- инспекция по време на редовна услуга, която цели да обхване достатъчен брой точки изброени в приложения I, III и IV, за да се увери приемащата държава, че фериботът или плавателният съд продължава да отговаря на всички необходими изисквания за безопасна работа.

Първоначалната специфична инспекция, съгласно член 6 се счита за специфична инспекция за целите на настоящия член.

2. Приемашата държава осъществява специфична инспекция в съответствие с приложение III, всеки път когато ро-ро фериботът или бързоходният пътнически плавателен съд е подложен на ремонти, промени и модификации от по- значителен характер или промяна в ръководството или изменение на класа. Обаче в случай на промяна в ръководството или флага или изменение на класа, приемащата държава може, след като вземе предвид по-предишни резултати от проверки и инспекции на ферибота или плавателния съд и при условие, че безопасната работа на ферибота или плавателния съд не е засегната от тази промяна или изменение, да освободи ферибота или кораба от специфична инспекция, изисквана по настоящия параграф.

3. Ако инспекцията, упомената в параграф 1 потвърди или разкрие недостатъци по отношение на изискванията на настоящата директива, които дават основание за спиране от експлоатация, всички разходи, свързани с инспекциите във всеки нормален отчетен период, трябва да бъдат покрити от дружеството.

Член 9

Уведомяване

Приемащите държави уведомяват дружествата писмено и незабавно за резултата от проверките и инспекциите по членове 4, 5, 6 и 8.

Член 10

Спиране от експлоатация

1. Приемаша държава спира от експлоатация ро-ро ферибот или бързоходен пътнически плавателен съд, който оперира по редовна услуга:

а) когато не е могла да потвърди съблюдаването на изискванията на членове 4 и 5;

б) когато при инспекциите са установени недостатъци, упоменати в членове 6 и 8, които представляват непосредствена опасност за живота, ферибота или плавателния съд, неговия екипаж и пътници;

в) когато има установено неспазване съответствието с документи на Общността, изброени в приложение II, което представлява непосредствена опасност за живота, ферибота или плавателния съд, неговия екипаж и пътници;

г) когато не е била консултирана от държавата на флага по въпроси, упоменати в член 13, параграфи 1 или 5,

докато приемащата държава установи, че опасността е била отстранена и са изпълнени изискванията на директивата.

Приемащата държавата уведомява дружеството писмено за решението да спре от експлоатация този ро-ро ферибот или бързоходен пътнически плавателен съд, като посочи всички мотиви за това свое решение.

2. Все пак, когато ро-ро фериботът или бързоходният пътнически плавателен съд вече оперира по редовна услуга и се установят недостатъци, приемащите държави изискват от дружеството да предприеме необходимите мерки за тяхното незабавно отстраняване или в точно определен и разумен срок, при условие, че те не представляват непосредствена опасност за безопасността на ферибота или плавателния съд, неговия екипаж и пътници. След отстраняване на недостатъците, заинтересованите приемащи държави проверяват дали отстраняването на недостатъците е извършено на задоволително ниво. Ако това не е така, те спират ферибота или плавателния съд от експлоатация.

3. Държавите-членки, в съответствие с националното законодателство, установяват и подържат подходящи процедури, които осигуряват правото на обжалване от дружество на решение за спиране от експлоатация. Жалбите следва да се разглеждат бързо. Наличието на жалба не предизвиква автоматично суспендиране на решението.

Компетентните органи уведомяват надлежно дружеството за неговото право да обжалва.

4. В случаите, когато се прилагат членове 4, 5 и 6 преди започване на работа на ро-ро ферибот или бързоходен пътнически плавателен съд по редовна услуга, трябва да бъде взето решение за спиране от експлоатация на кораб, в рамките на един месец от първоначалната специфична инспекция и то да бъде съобщено незабавно на дружеството.

Член 11

Процедури, свързани с първоначалните и редовни специфични инспекции

1. Ро-ро фериботите и бързоходните пътнически плавателни съдове, които са били подложени на специфични инспекции с цел удовлетворяване на изискванията на съответната(ните) приемаща(и) държава(и), се освобождават от тази приемаща(и) държава(и) от разширените инспекции, упоменати в член 7, параграф 4 на Директива 95/21/ЕО и от разширени инспекции при наличието на ясни основания, че те принадлежат към категория от пътнически кораби, упоменати в член 7, параграф 1 и в приложение V.A.3 от настоящата директива.

2. Администрации на две или повече приемащи държави, включени в специфична инспекция на същия кораб или плавателен съд, си сътрудничат. Специфичните инспекции се провеждат от екип, съставен от квалифицирани инспектори от участващата(щите) приемаща(и) държава(и). Където има нужда от качествена оценка за съблюдаването на изискванията на разпоредбите, свързани с клас, приемащите държави гарантират, че екипът ще разполага с необходимата компетентност, ако е необходимо, като се включат инспектори от призната организация. Инспекторите докладват за недостатъци пред администрациите на приемащите държави. Приемащата държавата съобщава тази информация на държавата на флага, ако тази държава на флага не е приемаща държава, включена в инспекцията.

3. Участваща приемаща държава може да се съгласи да проведе инспекция по искане на друга участваща приемаща държава.

4. По искане на дружества, приемащите държави поканват администрацията на държавата на флага, която не е приемаща държава, да бъде представена при всяка специфична инспекция съгласно разпоредбите на настоящата директива.

5. При планиране на инспекция в съответствие с членове 6 и 8, приемащите държави взимат предвид плановете за работа и поддръжка на ферибота или плавателния съд.

6. Констатациите от специфични инспекции се документират в доклад, чийто формат се установява съгласно процедурата, установена в член 16.

7. В случай на трайно разногласие между приемащите държави по изпълнението на изискванията на член 4 и член 5, параграф 1, администрацията на всяка приемаща държава, включена в специфична инспекция, незабавно уведомява Комисията за причините за разногласието.

8. Комисията незабавно пристъпва към вземане на решение в съответствие с процедурата, установена в член 16.

Член 12

Разследване на произшествие

1. Държавите-членки, в рамките на съответните им вътрешни правни системи, определят правен статут, който позволява на тях и на всяка друга значително заинтересована държава-членка, да участва, сътрудничи или, когато е предвидено съгласно Кодекса за разследване на произшествия на море, да проведе разследване на всяко произшествие или авария на море, което включва ро-ро ферибот или бързоходен пътнически плавателен съд.

2. “Значително заинтересована държава”, “водеща разследване държава” и “произшествие на море” имат същото значение, както в Кодекса за разследване на произшествия на море.

3. Когато ро-ро ферибот или бързоходен пътнически плавателен съд е участвал в произшествие на море, процедурата по разследване се инициира от държавата, в чиито води е настъпило произшествието или аварията или, ако е в други води, от последно посетената от ферибота или плавателен съд държава-членка. Тази държава-членка е отговорна за разследването и координацията с другите значително заинтересовани държави дотогава, докогато взаимно се споразумеят коя държава да бъде водеща при разследването.

4. Държавите-членки, които провеждат, участват или сътрудничат при такива разследвания гарантират, че разследването се провежда по ефикасен начин и във възможно най-кратко време, като се вземе под внимание Кодекса за разследване на произшествия на море.

5. Държавите-членки гарантират, че докладите в резултат от такова разследване са достъпни за обществеността, в съответствие с точка 12.3 от Кодекса за разследване на произшествия на море и Комисията е уведомена за тях.

Член 13

Съпътстващи мерки

1. Държавите-членки, които издават или признават сертификат за освобождаване от задължения, работят заедно с участващата приемаща държава или администрация на държавата на флага, за да разрешат всяко разногласие относно уместността на освобождаванията преди първоначалната специфична инспекция.

2. Държавите-членки би следвало да използват брегови навигационни системи за корабоводене и други информационни системи в съответствие с Резолюция А.795 (19) на ММО, за да подпомогнат ро-ро фериботи и бързоходни пътнически плавателни съдове при изпълнението на редовна услуга или на част от нея, за чиято безопасност те носят отговорност.

3. Всяка държава-членка предоставя на Комисията копия от докладите за инспекции, упоменати в член 11, параграф 6, заедно с идентификационния номер по ММО, по целесъобразност. Комисията може, в съответствие с процедурата, установена в член 16, да вземе решение за подходящи начини за определяне на идентификационен номер на други плавателни съдове. Ако две или повече приемащи държави са включени в редовна услуга, данните могат да бъдат предоставени от едната от тези приемащи държави. Комисията създава и поддържа база данни, която съдържа предоставената информация. Условието за достъп до базата данни се определят в съответствие с процедурата, установена в член 16.

4. Държавите-членки гарантират, че дружествата, които оперират с ро-ро фериботи или бързоходни пътнически плавателни съдове по редовни услуги към или от техните пристанища, са способни да поддържат и прилагат интегрирана система за планиране на действията при непредвидени извънредни ситуации на борда на кораб. В тази връзка, те използват рамката, дадена от Резолюция А.852 (20) на Асамблеята на ММО относно указания за структурата на интегрирана система за извънредни ситуации. Ако две или повече държави-членки са включени като приемащи държави в редовна услуга, те създават заедно план за различните маршрути.

5. Държавите-членки гарантират, че те са били включени, в качеството им на приемащи държави, от администрацията на държавата на флага, преди издаването на разрешение за работа на бързоходен плавателен съд, в съответствие с изискванията на параграф 1.9.3 от Кодекса за бързоходните плавателни съдове. Те гарантират, че ограниченията за работа, изисквани от местните условия, необходими за запазване на живота, природните ресурси и бреговата дейност, са

създадени и се поддържат, и предприемат мерки, за да осигурят прилагането на тези ограничения.

Член 14

Сътрудничество между приемащите държави

Приемащите държави, включени в същата редовна услуга, са във връзка помежду си, когато прилагат настоящата директива.

Член 15

Спомагателни мерки

Държавите-членки уведомяват трети държави, които имат отговорности или като държава на флага или отговорности, подобни на тези на приемаща държава, за ро-ро фериботи или бързоходни пътнически плавателни съдове, които попадат в приложното поле на настоящата директива и оперират между пристанище на държава-членка и пристанище на трета държава, за изискванията, наложени от настоящата директива за всяка дружество, която предоставя редовна услуга към или от пристанище на Общността.

Член 16

Регулативен комитет

1. Комисията се подпомага от комитет, създаден съгласно член 12, параграф 1 от Директива 93/75/ЕИО.

2. Представител на Комисията предоставя на комитета проект за мерките, които ще бъдат предприети. Комитетът представя своето становище по проекта в срок, който председателят може да определи съобразно спешността на въпроса. Становището се приема от мнозинство, установено в член 148, параграф 2 от Договора, в случай на решения, които се изисква Съветът да приеме по предложение на Комисията. Гласовете на представителите на държавите-членки в комитета се претеглят по начина, установен в настоящия член. Председателят не гласува.

3. а) Комисията приема предвидените мерки, ако те са в съответствие със становището на комитета.

б) Ако предвидените мерки не са в съответствие със становището на комитета или ако не е представено становище, Комисията без отлагане представя на Съвета предложение за мерките, които предстои да се предприемат.

Съветът взема решение с квалифицирано мнозинство. Ако след изтичането на осем седмици от датата на обръщане към Съвета, Съветът не се е произнесъл, предложените мерки се приемат от Комисията.

Член 17

Процедура за изменение

В съответствие с процедурата, установена в член 16:

- а) приложенията,
- б) определенията,
- в) позования на инструменти на Общността,
- г) позовавания на резолюции на ММО,

могат да бъдат изменяни до степен, необходима да ги приведе в съответствие с мерките на Общността или ММО, които са влезли в сила, но без да се разширява приложното поле на настоящата директива.

Приложенията могат също да бъдат изменяни в съответствие с процедурата, установена в член 16, когато е необходимо да се подобрят разпоредбите, установени от настоящата директива, но без да разширява приложното поле на настоящата директива.

Член 18

Санкции

Държавите-членки установяват система от санкции за нарушаване на националните разпоредби, приети съгласно настоящата директива и предприемат всички необходими мерки, за да осигурят налагането на тези санкции. Така предвидените санкции трябва да бъдат ефективни, съразмерни и възпиращи .

Член 19

Приложение

1. Държавите-членки въвеждат в действие законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да приведат законодателството си в

съответствие с настоящата директива преди 1 декември 2000 г. Те незабавно информират Комисията за това.

2. Разпоредбите по член 4, параграф 1, буква г) се прилагат не по-късно от 30 месеца след датата на публикуване на стандарта на ИЕС № 61996 или от 1 януари 2001 г., която от тези две дати е по-късна.

3. Когато държави-членки приемат тези мерки, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официално им публикуване. Условието и редът на това позоваване се определят от държавите-членки.

4. Държавите-членки предоставят на Комисията текста на всички разпоредби от вътрешните си законодателства, които приемат в областта, уредена с настоящата директива. Комисията информира останалите държави-членки за тези разпоредби.

Член 20

Оценяване на приложението

Три години след датата, посочена в член 19, параграф 1, Комисията оценява, въз основа на информация, предоставена от държавите-членки в съответствие с член 13, прилагането на настоящата директива.

Член 21

Влизане в сила

Настоящата директива влиза в сила от деня на нейното публикуване в *Официален вестник на Европейските общности*.

Член 22

Адресати

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.

Съставено в Люксембург на 29 април 1999 година

За Съвета:
Председател
W. MÜLLER

ПРИЛОЖЕНИЕ I

СПЕЦИФИЧНИ ИЗИСКВАНИЯ, КОИТО ТРЯБВА ДА БЪДАТ ИЗПЪЛНЯВАНИ ОТ ДРУЖЕСТВАТА

(както е указано в член 5, параграф 1 и членове 6 и 8)

Дружествата трябва да гарантират, че на борда на техните ро-ро фериботи и бързоходни пътнически плавателни съдове:

1. капитанът получава съответната информация за наличието на брегови навигационни системи за водене и други информационни системи, които да го подпомагат при безопасното провеждане на пътуванията, преди фериботът или плавателният съд да започне плаване, както и че той използва навигационното корабоводене и информационните системи, изградени от държавите-членки;

2. се прилагат съответните разпоредби на параграфи от 2 до 6 от MSC/Циркулярно писмо 699 относно ревизирани указания за инструкции по безопасност на пътници;

3. на кораба е изложено на лесно достъпно място табло с условията за работа на борда на кораба и то съдържа:

а) плана за обслужване на море и за обслужване в пристанище

и

б) максималния брой часове на работа или минималния брой часове за почивка, които се изискват за персонала на вахта;

4. капитанът не е ограничен от вземане на всяко решение, което по негова професионална преценка е необходимо за безопасна навигация и работа, по-специално при лошо време и бурно море;

5. капитанът поддържа архив за навигационните дейности и аварии, които са от значение за безопасността на навигацията;

6. всяка повреда или постоянна деформация на врати по обшивката и прилежащото покритие на корпуса, които могат да повлияят на целостта на ферибота или плавателния съд и всякакви недостатъци в закрепващите приспособления на такива врати се докладват незабавно както на администрацията на държавата на флага, така и на приемащата държава и се ремонтират незабавно до удовлетворяване на техните изисквания;

7. има в наличност актуализиран план за пътуване преди потеглянето на ро-ро ферибота или бързоходния пътнически плавателен съд по неговия маршрут. При

изготвянето плана за пътуване се взимат изцяло под внимание насоките, установени в Резолюция на MSC ... (70), относно насоките при планиране на пътуване;

8. има наличност на обща информация относно услугите и помощта за възрастни лица и лица с увреждания, които се намират се на борда, която информация да се доведе до знанието на пътниците и се пригоди в подходящ формат за хора с увредено зрение.

ПРИЛОЖЕНИЕ II

СПИСЪК НА ИНСТРУМЕНТИ НА ОБЩНОСТТА

(упоменати в член 10, параграф 1, буква в)

- Директива 93/75/ЕИО на Съвета от 13 септември 1993 г. относно минималните изисквания за корабите, които плават към или отплават от пристанищата на Общността и превозват опасни или замърсяващи товари (ОВ L 247, 5. 10. 1993 г., стр.19). Директива, както последно е изменена от Директива 98/74/ЕО на Комисията (ОВ L 276, 13. 10. 1998 г., стр.7),
- Директива 94/58/ЕО на Съвета от 22 ноември 1994 г. относно минималното ниво на обучение на моряци (ОВ L 319, 12. 12. 1994 г., стр. 28). Директива, последно изменена с Директива 98/35/ЕО (ОВ L 172, 17. 6. 1998 г., стр. 1), когато е приложима,
- Регламент (ЕО) № 3051/95 на Съвета от 8 декември 1995 г. относно управлението на безопасната експлоатация на ро-ро пътнически фериботи (ОВ L 320, 30. 12. 1995 г., стр.14), Регламент, изменен с Регламент (ЕО) № 179/98 на Комисията (ОВ L 19, 24. 1. 1998 г., стр.35).

ПРИЛОЖЕНИЕ III

ПРОЦЕДУРИ ПРИ СПЕЦИФИЧНИ ИНСПЕКЦИИ

(както е упоменато в членове 6 и 8)

1. Специфичните инспекции гарантират, че задължителните законови изисквания, по-специално тези за построяване, подразделяне и стабилност, машини и електрически инсталации, товарене, стабилност, противопожарна защита, максимален брой пътници, животоспасяващи приспособления и превоз на опасни товари, радио комуникации и навигация се изпълняват и за тази цел, и където е приложимо, включват най-малко следните елементи:

- пускане на аварийен генератор,
- инспектиране на аварийно осветление,
- инспектиране на аварийни източници на енергия за радио инсталации,
- изпитване на публичната система за оповестяване,
- противопожарно учение, включително демонстрация на способност да се използва пожарникарска екипировка,
- работата на аварийната пожарна помпа с два пожарни маркуча, прикачени към главния функциониращ пожарен тръбопровод,
- изпитване на дистанционните управления за аварийно спиране за подаване на гориво към котли, основни и спомагателни двигатели и за вентилатори,
- изпитване на дистанционните управления и управления на място за затваряне на противопожарни прегради,
- изпитване на пожароизвестителни и алармени системи,
- изпитване правилното затваряне на противопожарните врати,
- работата на помпите за трюмна вода,
- затваряне на водонепромокаемите прегради, както от управление на място, така и от дистанционни управления,
- показване, която доказва, че ключовите членове от екипажа са запознати с плана за управление на повреди,

- спускане на вода на най-малко една дежурна и на една спасителна лодка, пускане и изпитване на техните системи за движение и управление и връщането им в тяхното място на подредба на борда,

- проверката, че всички спасителни и дежурни лодки съответстват на инвентарния опис,

- изпитването на кормилния механизъм и спомагателния кормилен механизъм на кораба или плавателния съд.

2. Специфичните инспекции включват проверката на борда на планираната система за поддръжка.

3. Специфичните инспекции се съсредоточават върху запознаването на членовете на екипажа с процедури по безопасност, аварийни процедури, поддръжка, практика при работа, безопасност на пътниците, процедури на мостика и действия, свързани с товари и превозни средства, както и тяхната ефективност. Трябва да бъде проверена способността на моряците да разбират и когато е подходящо да дават заповеди и инструкции и да докладват обратно на обикновен работен език, както е записано в корабния дневник. Проверяват се документирани доказателства, че членовете на екипажа са преминали успешно специално обучение, по-конкретно по отношение на:

- обучение по справяне с тълпа,

- обучение по запознаване,

- обучение по безопасност за предоставяне от персонала на непосредствена помощ по безопасността на пътниците в отделението за пътници, и по-специално за възрастни лица и лица с увреждания при аварийни ситуации

и

- обучение по управление на криза и по поведение на човека.

Специфичната инспекция включва оценка дали разписанието на дежурствата причиняват умора по-специално за персонала на вахта.

4. Сертификати за правоспособност на членовете на екипажа, издадени от трети страни, се признавани само, когато са в съответствие с Регламент I/10 от ревизираната Международна конвенция за вахтената служба, нормите за подготовка и освидетелстване на моряците, 1978 г. (Конвенция STCW).

ПРИЛОЖЕНИЕ IV

УКАЗВАЩИ НАСОКИ ЗА КВАЛИФИЦИРАНИ ИНСПЕКТОРИ ПРИ ПРОВЕЖДАНЕ НА НЕПЛАНИРАНИ ИНСПЕКЦИИ ПО ВРЕМЕ НА РЕДОВНО ПЪТУВАНЕ

(както е упоменато в член 8, параграф 1)

1. *Информация по отношение на пътниците*

Използваните средства за гарантиране, че не се надвишава броя на пътниците, за които е сертифициран ро-ро фериботът или бързоходният пътнически плавателен съд (наричан по долу “кораб”). Гарантира се, че информационната система за регистрация на пътници е в съответствие с регламентите и е ефективна. Указва се как се предава на капитана информацията за общия брой пътници и, ако е уместно, как се включват в общия брой пътници при обратното пътуване, пътниците предприели двупосочно пътуване, без да слизат на брега.

2. *Информация за натовареността и стабилността*

Когато е приложимо, са поставени и се използват надеждни маркировки за водоизместимост. Предприети са мерки, за да се гарантира, че корабът не е претоварен и съответната водолиния не е потопена. Провежда се, както се изисква, оценка на натоварването и стабилността. Натоварените превозни средства и други товари се претеглят, където има такова изискване и данните се предават на кораба за ползване при оценката на натовареността и на стабилността. Плановете за управление при повреда са постоянно изложени и на ръководния корабен персонал са предоставени книжки, които съдържат информация за управление на повреди.

3. *Сигурност на море*

Процедурата, за да се осигури, че корабът е безопасен за море преди напускането на котвената стоянка, която трябва да включва процедура по докладване с положителни резултати, че всички водонепроницаеми врати по корпуса и врати, устойчиви на атмосферните условия. Всички врати на палубата за превозни средства са затворени, преди корабът да напусне котвената стоянка или остават отворени достатъчно дълго, за да позволят преходният мост в носовата част да бъде затворен, затварящите приспособления при носовата част, вратите на кърмата и страничните врати и осигуряване на указателни светлини и телевизионно наблюдение, което показва тяхното състояние на навигационния мостик. Всички затруднения при функционирането на указателните светлини, по специално превключвателите при вратите трябва да бъдат констатирани и докладвани.

4. *Съобщения, свързани с безопасността*

Формата на рутинни съобщения, свързани с безопасността и съобщаването на инструкции и насоки за процедури в извънредни ситуации на подходящ език(ци). Рутинните съобщения, свързани с безопасността, се излъчват в началото на пътуването и могат да бъдат чути на всички публични места, включително открити палуби, до които пътниците имат достъп.

5. Вписване в корабния дневник

Преглеждане на корабния дневник, за да се гарантира, че вписванията са били извършени по отношение на затваряне на носовата част, кърма и други водонепроницаеми врати и врати, устойчиви на атмосферните условия, изпитване на водонепроницаемите врати на отсеците, изпитване на кормилен механизъм и др. Водоизместимост, височина над линията на потапяне (надводен борд) и стабилност се документират, също така и общия работен език на екипажа.

6. Опасни товари

Всяка пратка от опасни или замърсяващи товари се превозва съгласно съответните регламенти и по-специално, се представя декларация относно опасни или замърсяващи товари, заедно с манифест или план за подреждане, за да се покаже тяхното разположение на борда, както и че превозът на специална пратка е позволен на пътнически кораби и, опасните и замърсяващи товари са правилно маркирани, етикетирани, подредени, обезопасени и отделени.

Превозните средства, които превозват опасни и замърсяващи товари са правилно обозначени и обезопасени. Когато се превозват опасни или замърсяващи товари, копие от съответния манифест или план за подреждане са в наличност на брега. Капитанът знае за изискванията за уведомяване съгласно Директива 93/75/ЕИО и за инструкциите, които трябва да се изпълняват, за начините на действие в критични моменти и даване на първа помощ, ако има инцидент с опасните товари или замърсители на морето. Средствата за вентилация на палубата на превозни средства функционират през цялото време, тяхното действие се усилва, когато се включат двигателите на превозните средства и има начин за индикация на мостика, че вентилацията на палубата за превозни средства функционира.

7. Обезопасяване на товарни превозни средства

Указва се как товарните превозни средства са обезопасени, например посредством групово подреждане или индивидуално привързване. Дали има достатъчно здрави точки за закрепяне. Приспособления за обезопасяване на товарни превозни средства при неблагоприятно време или когато се очаква такова. Методи за обезопасяване на пътнически вагони и мотоциклети, ако има такива. Корабът разполага с наръчник по обезопасяване на товари.

8. Палуби за превозни средства

Проверява се дали непрекъснато се патрулират или следят посредством система за телевизионно наблюдение, специалните категории палуби или пространства за товарни ро-ро фериботи, движенията на превозни средства при неблагоприятно време и неупълномощеното влизане на пътници може да бъде отбелязано. Противопожарните врати и входове се държат затворени и са поставени предупреждения, пътниците да стоят извън палубите за превозни средства, докато корабът е в морето.

9. Затваряне на водонепромокаеми врати

Проверява се дали се следва, установената в инструкциите за работа на кораба, политика за вратите на водонепроницаемите отделения. Провеждат се изискваните учения. Превключвателят на контрола при мостика по отношение на водонепроницаемите врати се държи на положение “контрол на място”, когато е възможно. Вратите се държат затворени при ограничена видимост и опасна ситуация. Екипажът е инструктиран за правилния начин за работа с вратите и знае за опасностите от тяхната неправилна употреба.

10. Пожарни патрули

Трябва да бъде потвърдено, че се поддържа ефикасно патрулиране така, че всяко избухване на пожар да може бъде веднага засечено. Това трябва да включва специални категории помещения, където не е поставена фиксирана пожароизвестителна и алармена система като се отбелязва, че тези пространства могат да бъдат патрулирани, както е посочено в точка 8.

11. Комуникации при аварийна ситуация

Има достатъчен брой членове на екипажа, в съответствие с поименния списък, които да помагат на пътниците при аварийна ситуация и, те са лесно разпознаваеми и способни да комуникират с пътниците в аварийна ситуация, като се вземе под внимание една подходяща и достатъчна комбинация от някои от следните фактори:

а) езикът или езиците, подходящи за основните националности на пътници, превозвани по конкретния маршрут;

б) вероятност да се използва елементарен английски речник за основните инструкции, който да може да предостави средства за комуникация с пътник, нуждаещ се от помощ, независимо дали пътникът и член на екипажа говорят общ език;

в) възможната нужда да се комуникира при аварийна ситуация посредством други средства (напр. чрез показване, сигнали с ръце или привличане на вниманието към местата за инструкции, места на поименните списъци, животоспасяващи

устройства или пътища за евакуация, когато вербалната комуникация е практически невъзможна);

г) степента, до която пълните инструкции по безопасност са били предоставени на пътниците на техния роден език или езици;

д) езиците, на които спешните съобщения при аварийна ситуация или учение могат да се излъчат, за да се съобщят критични указания на пътниците и да се улеснят членовете на екипажа при подпомагане на пътниците;

12. Общ работен език между членовете на екипажа

Проверява се дали е установен работен език, за да осигури ефективна работа на екипажа по въпроси на безопасността и дали този работен език е записан в корабния дневник.

13. Оборудване за безопасност

Животоспасяващите и противопожарни устройства, включително противопожарни врати и други елементи от структурната противопожарна защита, могат лесно да бъдат инспектирани и поддържани. Плановите за пожарогасене са постоянно изложени или на ръководния персонал на кораба се предоставят брошури, които съдържат равностойна информация. Спасителните жилетки се съхраняват по подходящ начин и складирането на детските спасителни жилетки е лесно за разпознаване. Натоварването на превозни средства не пречи на действието на противопожарните органи за управление, аварийните изключватели, органите за управление на клапи при бури и др., които могат да бъдат разположени на палубите за превозни средства.

14. Навигационно и радио оборудване

Навигационното и радио-комуникационно оборудване, включително аварийни радио-маяци за указване на местоположението (EPIRB) са във функционална изправност.

15. Допълнително аварийно осветление

Поставено е допълнително аварийно осветление, когато се изисква от регламентите и всякакви пропуски се регистрират.

16. Средства за напускане

Означаване в съответствие с приложимите изисквания и осветление, както от основните, така и от аварийните източници на енергия, на средствата за напускане. Предприети мерки да няма превозни средства по маршрутите за напускане, когато

те пресичат или преминават през палубите за превозни средства. Изходите, по-специално изходите от безмитните магазини, които могат да бъдат блокирани от излишни стоки, се държат свободни.

17. Оперативно ръководство

Копия от оперативното ръководство са предоставени на капитана и всеки старши член от ръководния персонал и други копия са на разположение на всички членове на екипажа. Има списък за проверки, който обхваща подготовката за море и други операции.

18. Чистота в машинното отделение

Поддържа се чистота в машинното отделение по отношение на процедурите по поддръжка.

19. Унищожаване на отпадъци

Устройствата за обработване и унищожаване на отпадъци са достатъчно на брой.

20. Планирана поддръжка

Всички дружества следва да разполагат с точно определени постоянни предписания за планирана поддръжка на всички области, свързани с безопасността, включително вратите на кърмата и носовата част и странични отвори, заедно с техните приспособления за затваряне, като също се обхваща поддръжката на машинното отделение и оборудването за безопасност. Плановете следва да бъдат на разположение за периодични проверки на всички позиции от тях, така че да се поддържат стандартите по безопасност на най-високо ниво. Процедурите следва да бъдат на разположение за документиране на недостатъци и потвърждаване, че те са били надлежно отстранени, така, че капитанът и лицето, предвидено за ръководене структурата на дружеството на брега, са уведомени за недостатъците и им е било съобщено, когато те са били отстранени в определения срок. Периодична проверка на действието на затварящите приспособления на вътрешната и външна врата при носовата част на кораба трябва да включва индикатори, оборудване за контрол и всеки отвор за оттичане на вода, разположен между преходния мост в носовата част и вътрешната врата и особено затварящите механизми и прилежащите им хидравлични системи.

21. Провеждане на пътуване

При провеждане на пътуване следва да се предвиди възможност да се провери пренатоварването с пътници, включително наличието на места за сядане и блокиране на проходи, стълби и аварийни изходи от багаж и от пътници, които не могат да намерят места за сядане. Също следва да се провери дали палубата за

превозни средства е напусната от пътниците преди отплаване на кораба и дали те нямат отново достъп до нея, преди непосредственото влизане в пристанище.

ПРИЛОЖЕНИЕ V
КРИТЕРИИ ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ И НЕЗАВИСИМОСТ НА КВАЛИФИЦИРАНИ
ИНСПЕКТОРИ

(както е упоменато в член 2, буква с))

1. Квалифицираният инспектор трябва да бъде оправомощен от компетентните органи на държавата-членка, да провежда специфични инспекции, упоменати в член 6.

2. Или:

- квалифицираният инспектор трябва да има най-малко една пълна година работа при компетентните органи на държава-членка, като инспектор на държава на флага в областта на инспекции и сертифициране съгласно Конвенцията SOLAS от 1974 г.

или

- да притежава:

а) свидетелство за правоспособност като капитан, което дава право на това лице да командва кораб от 1600 GT (бруто тонаж) или повече (виж STCW, Регламент II/2)

или

б) свидетелство за правоспособност като главен инженер, което му дава правото да се ангажира с тази задача на борда на кораб, чийто главна силова установка е с мощност равна или по-голяма от 3000 kW(виж STCW , Регламент III/2)

или

в) е изкарал изпит в държава-членка за корабен инженер, машинен инженер или инженер в областта на флота и е работил в това си качество най-малко пет години,

- квалифицираният инспектор, упоменат в букви а) и б), трябва да е работил на море като част от ръководния персонал на борда или в машинното отделение съответно не по-малко от пет години;

или:

- квалифицираният инспектор трябва да притежава съответна университетска диплома или еквивалентен документ на държава-членка

и

- да е бил обучаван и образован в училище за инспектори по безопасност на кораби в държава-членка

и

- е работил най-малко две години при компетентните органи на държава-членка като инспектор на държава на флага в областта на инспектиране и сертифициране в съответствие с Конвенцията SOLAS от 1974 г.

3. Квалифицираните инспектори трябва да могат да комуникират устно и писмено с моряците на езика, който обикновено най-много се използва на море.

4. Квалифицираните инспектори трябва да притежават съответните познания относно разпоредбите на Конвенцията SOLAS от 1974 г. и съответните процедури от настоящата директива.

5. Квалифицираните инспектори, които провеждат специфични инспекции, не следва да имат търговски интерес нито във въпросното дружество или друго дружество, което предоставя редовна услуга към и от съответната приемеща държава или в проверяваните ро-ро фериботи или бързоходни пътнически плавателни съдове, нито квалифицираните инспектори следва да бъдат наемани от или да работят за сметка на неправителствени организации, които провеждат задължителни инспекции или инспекции за класификация, или издават сертификати за тези ро-ро фериботи или бързоходни пътнически плавателни съдове.

6. Инспектори, които не отговарят на гореописаните критерии се приемат също, ако са били наети от компетентните власти за задължителни инспекции или за инспекции като държавен пристанищен контрол от датата на приемане на Директива 95/21/ЕО.