

# ДИРЕКТИВА 2002/59/ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

## И НА СЪВЕТА

от 27 юни 2002 година

относно създаване на система на Общността за контрол на движението на корабите и за информация и отменяща Директива 93/75/ЕИО на Съвета

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

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

като взеха предвид предложението на Комисията <sup>1</sup>,

като взеха предвид становището на Икономическия и социален съвет <sup>2</sup>,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите <sup>3</sup>,

като действа в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Договора <sup>4</sup>,

като имат предвид, че:

(1) Комисията в своето съобщение от 24 февруари 1993 г. относно обща политика за сигурността по море, посочи сред целите, които трябва да се постигнат на равнище Общност, въвеждането на система за задължителна информация, чрез която държавите-членки биха получавали бързо достъп до всички важни информации, отнасящи се до движението на корабите, превозващи опасни или замърсяващи материали, и точната характеристика на техните товари;

(2) Директива 93/75/ЕИО на Съвета от 13 септември 1993 г. относно минималните изисквания за корабите, плаващи към или напускащи пристанища на Общността и превозващи опасни или замърсяващи товари <sup>5</sup>, установи система за информация на компетентните власти за корабите, превозващи опасни или замърсяващи товари, плаващи към или напускащи пристанища на Общността, както и за морски произшествия. Тази директива предвижда Комисията да представя нови предложения, предвиждащи въвеждането на система за по-пълно уведомяване в Общността, която да визира и корабите, движещи се по протежение на бреговете на държавите-членки;

(3) Резолюцията на Съвета от 8 юни 1993 г. относно обща политика за сигурност по море <sup>6</sup> договори основните цели на действията на Общността да съдържат по-специално изработването на по-цялостна система за информация;

<sup>1</sup> ОВ С 120 Е, 24.4.2001 г., стр. 67 и ОВ С 362 Е, 18.12.2001 г., стр. 255.

<sup>2</sup> ОВ С 221, 7.8.2001 г., стр. 54.

<sup>3</sup> ОВ С 357, 14.12.2001 г., стр. 1.

<sup>4</sup> Становище на Европейския парламент от 14 юни 2001 г. (ОВ С 53 Е, 28.2.2002 г., стр. 304), съвместна позиция на Съвета от 19 декември 2001 г. (ОВ С 58 Е, 5.3.2002 г.), и решение на Европейския парламент от 10 април 2002 г. (все още не публикувано в *Официален вестник*). Решение на Съвета от 25 юни 2002 г.

<sup>5</sup> ОВ L 247, 5.10.1993 г., стр. 19). Директива, последно изменена от Директива 98/74/ЕО на Комисията (ОВ С L 276, 13.10.1998 г., стр. 7).

<sup>6</sup> (ОВ С 271, 7.10.1993 г., стр. 1.

- (4) въвеждането на система на Общността за контрол на движението на корабите следва да допринесе за предпазването от произшествия и замърсявания в морето и да сведе до минимум последиците от тях за морската и бреговата среда, за икономиката и за здравето на местните общности. Ефикасността на морския трафик и в частност управлението на посещенията на корабите в пристанищата зависи също и от предупрежденията за пристигане, дадени достатъчно време предварително от корабите;
- (5) по протежение на европейските брегове бяха въведени редица системи за задължителен отчет на корабите в съответствие с основните правила, изработени от Международната морска организация (ММО). Следва да бъде налице увереността, че корабите са в съответствие с изискванията за сигнализация, които са в сила за тези системи;
- (6) въведено беше също обслужване на морския трафик и системи за организация на трафика и те играят важна роля за предпазването от произшествия и от замърсявания на някои морски зони, които са претоварени или опасни за корабоплаване. Необходимо е също корабите да използват услугите за морски трафик и да съответстват на правилата, прилагащи се за системите за организация на трафика, одобрени от ММО;
- (7) осъществен бе значителен технологичен прогрес в областта на бордовото оборудване, който позволява автоматична идентификация на корабите (системи AIS) с оглед засилен контрол на корабите, както и записване на данните от пътуването (системи VDR или “черни кутии”), за да се улесни разследването след произшествия. Като се има предвид тяхната важност в рамките на изработването на политика на предпазване от морски произшествия, следва също това оборудване да стане задължително на борда на корабите, осъществяващи национални или международни пътувания и имащи престой в пристанища на Общността. Данните, предоставени от системата VDR, могат да бъдат използвани едновременно след произшествие за разследване на неговите причини и, превантивно, за извличане на необходимите изводи за този тип ситуации. Държавите-членки следва да насърчават използването на такъв тип данни и за двете цели;
- (8) държавите-членки следва да гарантират, че бреговите центрове на компетентните власти разполагат не само с подходящо техническо оборудване, но и с достатъчно и надлежно квалифициран персонал;
- (9) точното познаване на опасните или замърсяващи товари, превозвани на борда на корабите, както и на други основни информации от гледна точка на сигурността, като тези, отнасящи се до навигационните инциденти, е съществен елемент за подготовката и ефикасността на операциите в случай на замърсяване или риск от замърсяване на морето. Корабите, напускащи или движещи се към пристанища на държавите-членки, трябва да предоставят тези информации на компетентните власти или на пристанищните власти на тези държави-членки;
- (10) с оглед облекчаването и ускоряването на предаването и на ползването на понякога обемните информации, свързани с товарите, въпросните информации следва да бъдат изпращани при възможност по електронен път на компетентните власти или на съответната пристанищна власт. По същите причини обменът на информация между компетентните власти на държавите-членки трябва да се осъществява по електронен път;

(11) редовните услуги, извършвани между две или повече държави, от които поне едната е държава-членка, трябва да могат да бъдат освободени от изискванията за уведомяване при всяко пътуване, когато засегнатите компании са въвели в действие удовлетворяващи държавите-членки вътрешни процедури, които гарантират незабавното предаване на компетентните власти на информацията, предвидени в настоящата директива;

(12) някои кораби представляват със своето поведение или състояние потенциални рискове за сигурността на корабоплаване и на околната среда. Държавите-членки трябва да обръщат особено внимание при контрола на тези кораби, да вземат подходящи мерки за избягване на всякакво увеличаване на рисковете, които те представляват, и да предават подходящите информации, с които те разполагат за тези кораби, на заинтересованите държави-членки. Подходящи мерки биха могли да бъдат тези, предвидени в рамките на дейностите по контрол на държавата на пристанището;

(13) държавите-членки трябва да вземат мерки срещу рискове за безопасността на море, безопасността на физическите лица и на морската и брегова среда, породени от инциденти, катастрофи и други ситуации в морето и от наличието на замърсяващо покритие или на багажни пратки, разпръснати в морето. За тази цел капитаните на корабите, плаващи в зона за издирване или на спасителни операции/изключителната икономическа зона или еквивалентна зона на държавите-членки, трябва да съобщават за такива събития на бреговите власти, като предоставят всички подходящи информации. Като имат предвид своите особености, държавите-членки трябва да имат свободата да определят коя от горепосочените географски зони трябва да бъде обхваната от задължението за уведомление;

(14) в случай на морски инцидент или катастрофа, цялостното сътрудничество на участващите страни в процеса на превоз подпомага значително ефикасността на намесата на компетентните власти;

(15) когато посочен от държава-членка компетентен орган прецени, на базата на прогнозите за състоянието на морето или метеорологичните условия, предоставени от квалифицирана метеорологична информационна служба, че метеорологичните условия или състоянието на морето са неблагоприятни и създават висока степен на риск за безопасността на човешкия живот или риск от замърсяване, тя следва да уведоми капитана на кораба, който желае да влезе или да напусне въпросното пристанище, и може да вземе всякаква друга подходяща мярка. Без накърняване на задължението за оказване на съдействие на бедстващи кораби, тези мерки могат да включват забрана за влизане в пристанището или за неговото напускане до нормализиране на ситуацията. В случай на риск за безопасността или от замърсяване и като се отчита специфичната ситуация във въпросното пристанище, компетентният орган може да препоръча на корабите да не напускат пристанището. Ако капитанът реши да напусне пристанището, той може да го прави на своя отговорност като уточни причините за своето решение;

(16) липсата на място за убежище може да има тежки последици в случай на произшествие в морето. С оглед това държавите-членки следва да създадат планове за позволяването, ако ситуацията го изисква, на приема на бедстващи кораби в своите пристанища или във всяко друго защитено място при най-добрите възможни условия. Когато това се окаже необходимо и осъществимо, тези планове следва да включват

предоставянето на подходящи средства и инсталации за помощ, спасяване и борба със замърсяването. Пристанищата, приемащи бедстващ кораб, следва да могат да разчитат на бързо обезщетение за евентуалните разходи и щети, до които е довела тази операция. Комисията също следва да проучва възможностите за създаване на система за подходящо обезщетение за пристанищата на Общността, които приемат бедстващ кораб, и да изисква корабите, искащи да влязат в пристанище на Общността, да бъдат подходящо застраховани;

(17) необходимо е да се установи рамка на сътрудничество между държавите-членки и Комисията, за да се подобри практическото прилагане на системата за контрол и информация за морския трафик, като се установят подходящи комуникационни връзки между компетентните власти и пристанищата на държавите-членки. Освен това, покриването на системата за идентификация и на контрол на корабите трябва да бъде допълнено в морските зони на Общността, където то е недостатъчно. От друга страна, центровете за управление на информацията трябва да бъдат създадени в морските региони на Общността, за да се улесни обмена или обобщаването на полезните данни във връзка с контрола на трафика и с прилагането на настоящата директива. Държавите-членки и Комисията трябва да положат усилия за сътрудничество с трети страни за постигане на тези цели;

(18) ефикасността на настоящата директива зависи в голяма степен от строг контрол от страна на държавите-членки върху нейното прилагане. За тази цел държавите-членки трябва да извършват редовно към инспекции или към всякакви други действия, за да се уверят, че комуникационните връзки, установени за нуждите на настоящата директива, функционират удовлетворително. Трябва също да бъде въведен режим на санкции, за да спазват заинтересованите страни изискванията за уведомяване или за поставяне на оборудването, предвидено в настоящата директива.

(19) следва да се постановят необходимите мерки за прилагането на настоящата директива в съответствие с Решение 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 г., относно установяването на процедурите за упражняване на изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията<sup>7</sup>;

(20) някои разпоредби на настоящата директива могат да бъдат изменени според процедурата, предвидена във въпросното решение, за да се отчита развитието на общностните и на международните актове и натрупаният опит в прилагането на настоящата директива, доколкото тези промени не разширяват приложното поле на последната. Надлежно установените отношения от държавите-членки по прилагането на настоящата директива представляват полезен инструмент, за да позволят на Комисията да оцени натрупания опит в рамките на това прилагане.

(21) разпоредбите на Директива 93/75/ЕИО трябва да бъдат засилени, разширени и изменени в значителна степен от настоящата директива. Следователно Директива 93/75/ЕИО следва да бъде отменена.

(22) Като се има предвид, че целите на определеното действие, а именно увеличаването на безопасността и ефикасността на морския трафик, не могат да бъдат осъществени удовлетворително от държавите-членки и могат, в резултат на обхвата или

---

<sup>7</sup> ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр. 23.

на ефектите от действието, да бъдат осъществени по-добре на равнище Общност, Комисията може да вземе мерки в съответствие с принципа на субсидиарността, предвиден в член 5 от Договора. В съответствие с принципа на пропорционалността, както е постановен във въпросния член, настоящата директива не надхвърля необходимото за постигането на тези цели,

## ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

### *Член 1*

#### **Цел**

Целта на настоящата директива е да установи в Общността система за контрол на корабния трафик и на информация с оглед повишаването на сигурността и ефикасността на морския трафик, да се подобрят действията на властите в случай на инциденти, на произшествия или на потенциално опасни ситуации в морето, по-специално издирвателни и спасителни операции, и да допринесе за по-доброто осигуряване на предпазване и откриване на замърсяване, причинено от корабите.

Държавите-членки контролират и взимат всички необходими и подходящи мерки така, че капитаните, операторите или корабните агенти, както и товародателите или собствениците на опасни или замърсяващи товари, превозвани на борда на тези кораби, да удовлетворяват изискванията, предвидени в настоящата директива.

### *Член 2*

#### **Приложно поле**

1. Настоящата директива се прилага за кораби с бруто тонаж равен или по-голям от 300 тона, освен ако не е предвидено друго.
2. Настоящата директива не се прилага:
  - а) за военни кораби, за спомагателни военни кораби или други кораби, принадлежащи на държава-членка или експлоатирани от нея и използвани за обществени нетърговски услуги;
  - б) за риболовни кораби, за традиционни кораби и за увеселителни кораби с дължина до 45 метра;
  - в) за трюмове, по-малки от 5000 тона, за танкери за зареждане на други кораби и за оборудване, което се ползва на борда

### *Член 3*

По смисъла на настоящата директива:

- а) “съответни международни актове” са следните актове:
  - “МАРПОЛ” – международната конвенция от 1973 г. за предотвратяване на замърсяването от кораби и нейният протокол от 1978 г.,

- “SOLAS” – международната конвенция за безопасността на човешкия живот по море, както и принадлежащите ѝ протоколи и изменения, международната конвенция от 1969 г. за бруто тонажа на корабите,
- международната конвенция от 1969 г. за тонажно измерване на корабите,
- международната конвенция от 1969 г. за намеса при прилив в случай на катастрофа, водеща или можеща да доведе до замърсяване с течни горива, и протокола от 1973 г. за намеса при прилив в случай на замърсяване от вещества, различни от течни горива,
- “конвенция SAR” – международната конвенция от 1979 г. за търсене и спасяване по море,
- “кодекс ISM” – международният кодекс за управление на безопасността,
- “кодекс IMDG” – международният кодекс за опасни товари по море,
- “кодекс IBC” – международният кодекс на ММО за конструкцията и оборудването на корабите, превозващи опасни химикали в насипно състояние,
- “кодекс IGC” – международният кодекс на ММО за конструкцията и оборудването на кораби, пренасящи наливно втечен газ,
- “кодекс ВС” – кодексът на ММО за безопасната практика за превоз на твърди насипни товари,
- “кодекс INF” – кодексът на ММО за безопасен превоз на отработено ядрено гориво, плутоний и високо радиоактивни отпадъци в контейнери на борда на кораби.
- “резолюция А.851 (20) на ММО” – резолюция А.851 (20) на Международната морска организация, озаглавена “Общи принципи на системите за корабни съобщения и изискванията към корабните съобщения, включително Указания за докладване на инциденти, свързани с опасни товари, вредни вещества и/или морски замърсители”;
- б) “оператор” е собственикът или управителят на кораба;
- в) “агент” е всяко лице, натоварено или оправомощено да издава информация от името на оператора на кораба;
- г) “товародател” е всяко лице, от което, от името на което или за сметка на което е сключен договор за превоз на товари с превозвач;
- д) “компания” е компания по смисъла на правило 1, параграф 2 от глава IX на конвенция SOLAS;
- е) “кораб” е всеки плавателен морски съд или морско превозно средство;
- ж) “опасни товари”:
- товарите, посочени в кодекса IMDG,
- опасните течни вещества, изброени в глава 17 на кодекса IBC,
- втечените газове, изброени в глава 19 на кодекса IGC,
- твърдите товари, предвидени в допълнение Б на кодекса ВС.

Към тях се включват също товарите, за превоза на които са били предписани предварителни подходящи условия в съответствие с параграф 1.1.3. на кодекса IBC или в параграф 1.1.6. на кодекса IGC.

з) “замърсяващи товари”:

- течните горива, както са определени в приложение I на конвенция МАРПОЛ,
- вредните течни вещества, както са определени в приложение II на конвенция МАРПОЛ,
- вредните вещества, както са определени в приложение III на конвенция МАРПОЛ;

и) “единица за превоз на товари” е превозно средство, предназначено за превоз на товари по шосе, вагон, предназначен за превоз на товари по релсови пътища, контейнер, шосейно превозно средство-цистерна, железопътен вагон или преносима цистерна;

й) “адрес” е наименованието и комуникационните връзки, позволяващи установяването на контакт в случай на нужда с оператора, агента, пристанищните власти, компетентните власти или всяко друго упълномощено лице или орган, притежаващ детайлни информации, отнасящи се до товара на кораба;

к) “компетентни власти” са властите и организациите, посочени от държавите-членки, които получават и предоставят информацията, за които са били уведомени, по силата на настоящата директива;

л) “пристанищни власти” са компетентните власти или служби, посочени от държавите-членки за всяко пристанище, които получават и предоставят информацията, за които са били уведомени по силата на настоящата директива;

м) “място за убежище” означава пристанище, част от пристанище или друго защитено място за хвърляне на котва или друга защитена зона, посочена от държавата-членка за приемане на бедстващи кораби;

н) “брегова станция” е служба по морския трафик, инсталация на сушата, натоварена със система за задължителен отчет, одобрена от ММО или от органа, натоварен с координирането на операциите за издирване и спасяване или за борба със замърсяването на море, посочени от държавите-членки по силата на настоящата директива;

о) “служба по морския трафик (СМТ)” е служба, предназначена да подобри сигурността и ефикасността на морския трафик и да се опазва околната среда, която е в състояние да се намесва в трафика и да реагира в ситуации, засягащи трафика в зоната на СМТ;

п) “система за организация на трафика” е всяка система, покриваща един или повече маршрути или организационни мерки на трафика, предназначена да намали риска от катастрофа; тя съдържа система за разделяне на трафика, двупосочните маршрути, препоръчаните пътища, зоните, които да се избягват, зоните на бреговия трафик, райони с кръгово движение, зони за плаване с повишено внимание и маршрутите при прилив;

р) “традиционни кораби” е всеки тип исторически кораб, както и репродукциите на тези кораби, включително създадените за насърчаването и напредъка на традиционните

занаяти и корабоплаване, които служат също за действащи културни паметници, експлоатирани според традиционните технически похвати и принципи на корабоплаване;

с) “произшествие” е произшествие по смисъла на кодекса за разследване на ММО на морски произшествия и инциденти.

## ДЯЛ I

### СИГНАЛИЗАЦИЯ И КОНТРОЛ НА КОРАБИ

#### Член 4

#### **Уведомление преди влизане в пристанищата на държавите-членки**

1. Операторът, агентът или капитанът на кораб на път към пристанище в държава-членка предоставя информацията, предвидени в приложение I, точка 1, на пристанищните власти:

а) най-малко двадесет и четири часа предварително, или

б) най-късно в момента, когато корабът напуска предишното пристанище, ако продължителността на пътуването е по-малка от двадесет и четири часа, или

в) ако пристанището на спиране не е известно или ако е променено по време на пътуването, в момента, когато тази информация стане налична.

2. Корабите, идващи от пристанище, разположено извън Общността и пътуващи към пристанище на държава-членка, които превозват опасни или замърсяващи товари, изпълняват задълженията за уведомление, предвидени в член 13.

#### Член 5

#### **Контрол на корабите, влизащи в зоната, обхваната от системите за задължителни отчети на корабите**

1. Заинтересованата държава-членка осигурява контрол и взима всички необходими и подходящи мерки за това, всички кораби, влизащи в зоната, обхваната от система за задължителен отчет на корабите, изработена от ММО в съответствие с правило 11 от глава V на конвенция SOLAS и използвана от една или повече държави, от които поне една е държава-членка, в съответствие с основните насоки и критерии, въведени от ММО, да се съобразяват с тази система и да предоставят изискуемите информации, без засягане на допълнителните информации, изисквани от държава-членка в съответствие с резолюция A.851 (20) на ММО.

2. Когато на ММО се представя за приемане нова система за задължителен отчет на корабите или предложение, предвиждащо изменение на съществуваща система за задължителен отчет, дадена държава-членка включва в своето предложение най-малко информацията, предвидени в приложение I, точка 4.



## *Член 6*

### **Използване на автоматични системи за идентификация**

1. Всеки кораб, влизащ в пристанище на държава-членка, трябва да бъде оборудван, съобразно графика, представен в приложение II, точка 1, на AIS, отговарящи на стандартите за работа, въведени от ММО.
2. Корабите, оборудвани с AIS, го поддържат в състояние за действие във всеки момент, освен когато международни споразумения, правила или стандарти предвиждат защита на информацията, отнасящи се до навигацията.

## *Член 7*

### **Използване на системите за организация на трафика**

1. Държавите-членки осигуряват контрол и взимат всички необходими и подходящи мерки за това всички кораби, влизащи в зоната, обхваната от задължителна система за организация на трафика, изработена от ММО в съответствие с правило 10 от глава V на конвенция SOLAS и използвана от една или повече държави, от които поне една е държава-членка, да използват системата в съответствие с релевантните насоки и критерии, въведени от ММО.
2. Когато прилагат на своя отговорност система за организация на трафика, която не е приета от ММО, държавите-членки взимат предвид доколкото е възможно насоките и критериите, развити от ММО, и разпространяват всички необходими информации за сигурното и ефикасно използване на системата за организиране на трафика.

## *Член 8*

### **Контрол на спазването от страна на корабите на изискванията на службите по морския трафик**

Държавите-членки осигуряват контрол и взимат всички необходими и подходящи мерки с цел:

а) корабите, влизащи в зоната на действие на СМТ, осъществявани от една или повече държави, от които поне една е държава-членка, в техните териториални води и базиран на насоките, развити от ММО, да участват в тази СМТ и да спазват правилата ѝ;

б) корабите, плаващи под флага на държава-членка или корабите на път към пристанище на държава-членка и влизащи в зона на действие на тази СМТ, извън териториалните води на държава-членка и основан на насоките, развити от ММО и да спазват правилата на тази СМТ;

в) корабите, плаващи под флага на трета държава и които не са на път към пристанище на държава-членка, които влизат в зона на СМТ извън териториалните води на държава-членка спазват, когато е възможно, правилата на тази СМТ. Държавите-членки следва да сигнализируют на заинтересованата държава на флага всяко тежко явно нарушение на тези правила в зона на СМТ.

#### Член 9

### **Инфраструктура на системите за задължителен отчет на корабите, на системите за организиране на трафика и на службите по морския трафик**

1. Държавите-членки взимат всички необходими и подходящи мерки за прогресивното снабдяване в срокове, съвместими с графика, предвиден в приложение II, точка 1, с оборудване и инсталации на сушата, подходящи да приемат и ползват информации, идващи от AIS и взимащи предвид необходимия обхват за предаване на отчетите.
2. Процесът по въвеждане на цялото необходимо оборудване и инсталации на сушата, необходими за прилагането на настоящата директива, се завършва до 2007 г. Държавите-членки се грижат за това, подходящото оборудване за предаване на информацията и за пристъпване към нейния обмен между националните системи на държавите-членки, да бъде използваемо най-късно една година след това.
3. Държавите-членки се грижат за това, бреговите центрове, натоварени с контрола на спазването на изискванията на службите по морския трафик и системите за организиране на трафика, да разполагат с достатъчен и надлежно квалифициран персонал, както и с подходящи средства за комуникация и за контрол на корабите и за това те да функционират в съответствие със съответните насоки на ММО.

#### Член 10

### **Системи за записване на данните от пътуването**

1. Държавите-членки осигуряват контрол и взимат всички необходими и подходящи мерки корабите, акостиращи в пристанище на държава-членка, да бъдат снабдени със система за записване на данните от пътуването (VDR) в съответствие с условията и реда, описани в приложение II, точка II. Разрешените изключения, когато има такива, за ро-ро фериботи или за високоскоростни пътнически кораби по силата на член 4, параграф 1, г) на Директива 1999/35/ЕО на Съвета от 29 април 1999 г. относно система за задължителни инспекции за безопасна работа при редовни транспортни услуги от ро-ро фериботи и от пътнически високоскоростни плавателни съдове <sup>8</sup>, приключват на 5 август 2002 г.
2. Данните, събрани благодарение на система VDR, се предоставят на разположение на заинтересованата държава-членка в случай на разследване след произшествие във води под юрисдикцията на държава-членка. Държавите-членки следят тези данни да бъдат използвани в рамките на разследване и анализирани както подобава. Държавите-членки следят заключенията от разследването да бъдат публикувани възможно най-скоро след приключването му.

#### Член 3

### **Разследване на произшествия**

Без да се накърнява член 12 на Директива 1999/35/ЕО, държавите-членки спазват разпоредбите от кодекса на ММО за разследване на морски произшествия и инциденти, когато пристъпват към разследване на морско произшествие или инцидент с кораб,

---

<sup>8</sup> ОВ L 138, 1.6.1999 г., стр. 1.

посочен в настоящата директива. Държавите-членки сътрудничат в разследванията на морски произшествия и инциденти с кораби, плаващи под техен флаг.

## ДЯЛ II

### УВЕДОМЯВАНЕ ЗА ОПАСНИ ИЛИ ЗАМЪРСЯВАЩИ ТОВАРИ НА БОРДА НА КОРАБИТЕ (НАЗМАТ)

#### Член 12

##### Задължения за товародателя

Опасните или замърсяващи товари могат да бъдат представени за превоз или натоварени на борда на кораб, независимо от размерите му, в пристанище на държава-членка, само ако капитанът или операторът на кораба е получил декларация, съдържаща информацията, изброени в приложение I, точка 2.

Товародателят трябва да предостави на капитана или на оператора на кораба такава декларация и да гарантира, че предоставената за превоз пратка отговаря действително на декларираното в съответствие с първата алинея.

#### Член 13

##### Уведомление за опасните или замърсяващи товари, превозвани на борда

1. Операторът, агентът или капитанът на кораб, независимо от размерите му, превозващ опасни или замърсяващи товари и напускащ пристанище на държава-членка, предоставя най-късно в момента на отплаване информацията, предвидени в приложение I, точка 3, на компетентната власт, определена от тази държава-членка.

2. Операторът, агентът или капитанът на кораб, независимо от размерите му, превозващ опасни или замърсяващи товари, идващ от пристанище извън Общността и пътуващ към пристанище на държава-членка или който трябва да пусне котва в териториални води на държава-членка, предоставя информацията, предвидени в приложение I, точка 3 на компетентните власти на държавата-членка, в която се намира пристанището на местоназначение или на пускане на котва най-късно при напускане на пристанището на натоварване или в момента, в който стане известно пристанището на местоназначение или на пускане на котва, ако тази информация не е в наличност в момента на отплаването.

3. Държавите-членки могат да прилагат процедура, упълномощаваща оператора, агента или капитана на кораб, предвиден в параграфи 1 и 2, да предоставя информацията, изброени в приложение I, точка 3, на пристанищната власт на пристанището на отплаване или на местоназначение в Общността, според случая.

Прилаганата процедура трябва да гарантира достъпа на компетентните власти до информацията, предвидени в приложение I, точка 3 във всеки момент в случай на нужда. За тази цел заинтересованите пристанищни власти съхраняват информацията, изброени в приложение I, точка 3 за период, достатъчен за тяхното използване в случай

на морски инцидент или катастрофа. Пристанищните власти взимат необходимите мерки за незабавното предоставяне на въпросните информации на компетентните власти при поискване от тяхна страна денонощно по електронен път.

4. Операторът, агентът или капитанът на кораба трябва да съобщава информацията, отнасящи се до товара, предвидени в приложение I, точка 3, на пристанищните власти или на компетентните власти.

Информацията трябва да бъдат предадени по електронен път, когато това е възможно. За обмена на електронните писма следва да се използва синтаксисът и процедурите, предвидени в приложение III.

#### *Член 14*

### **Компютъризиран обмен на данни между държавите-членки**

Държавите-членки сътрудничат за осигуряването връзката и съвместимостта на националните системи, използвани за управление на информацията, предвидени в приложение I.

Системите за комуникация, въведени за прилагането на алинея първа, трябва да съдържат следните характеристики:

- а) обменът на данни трябва да се осъществява по електронен път и трябва да позволява приемането и обработката на писма, предадени в съответствие с член 13;
- б) системата трябва да позволява предаването на информации денонощно;
- в) всяка държава-членка трябва да бъде в състояние да предава незабавно на компетентните власти на друга държава-членка, която е отправила искането, информацията относно кораба и опасните или замърсяващи товари на борда.

#### *Член 15*

### **Освобождаване**

1. Държавите-членки могат да освобождават редовните услуги, осъществявани между пристанища на тяхна територия, от изискването, предвидено в член 13, когато са налице следните условия:

- а) компания, ползваща редовни услуги, предвидени по-горе, установява и поддържа списък на съответните кораби и го предава на заинтересованата компетентна власт,
- б) за всяко извършено пътуване информацията, изброени в приложение I, точка 3, се държат на разположение на компетентните власти при поискване. Компанията трябва да въведе вътрешна система, гарантираща незабавното предаване след получаване на искане за това, на въпросните информации на компетентните власти денонощно по електронен път в съответствие с член 13, параграф 4.

2. Когато редовна международна услуга се осъществява между две или повече държави, от които поне една е държава-членка, всяка от заинтересованите държави-членки може да поиска от другите държави-членки да се допусне освобождаване на тази услуга. Всички заинтересовани държави-членки, включително и заинтересованите крайбрежни държави, сътрудничат за допускането на освобождаване за съответната услуга в съответствие с условията, предвидени в параграф 1.

3. Държавите-членки проверяват периодично дали условията, предвидени в параграфи 1 и 2, се изпълняват. Когато поне едно от тези условия вече не се изпълнява, държавите-членки оттеглят незабавно привилегиите за освобождаване на заинтересованата компания.

4. Държавите-членки съобщават на Комисията списък с освободените компании и кораби в приложение на настоящия член, както и всяко обновяване на този списък.

### ДЯЛ Ш

## КОНТРОЛ НА РИСКОВИТЕ КОРАБИ И НАМЕСА В СЛУЧАЙ НА МОРСКИ ИНЦИДЕНТИ И КАТАСТРОФИ

### Член 16

#### Предаване на информации за някои кораби

1. Корабите, отговарящи на критериите, изброени по-долу, се оценяват като кораби, представляващи потенциален риск за корабоплаването или заплаха за морската безопасност, за безопасността на хората или за околната среда:

а) корабите, които по време на своето пътуване:

- са участвали в инциденти или морски катастрофи, посочени в член 17, или

- не са спазили изискванията за уведомление и на предаване, предвидени в настоящата директива, или

- не са спазили приложимите правила в системите за организиране на трафика и СМТ, намиращи се под отговорността на държава-членка;

б) корабите, за които съществуват доказателства или съмнения за умишлено изхвърляне на течни горива или за други нарушения на конвенция МАРПОЛ във води под юрисдикцията на държава-членка;

в) корабите, на които е бил отказан достъп в пристанищата на държавите-членки, или са били предмет на доклад или уведомление от държава-членка в съответствие с приложение I, точка 1 на директива 95/21/ЕО на Съвета от 19 юни 1995 г. относно контрола на държавата на пристанището върху корабите <sup>(9)</sup>.

2. Бреговите центрове, които съхраняват релевантни информации за корабите, предвидени в параграф 1, ги съобщават на съответните брегови центрове на другите държави-членки, намиращи се по предвидения път на кораба.

3. Държавите-членки се грижат за това информацията, които са им съобщени по силата на параграф 2, да бъдат предадени на съответните пристанищни власти и/или всякакви други власти, определени от държавата-членка. В границите на наличния личен състав държавите-членки пристъпват към всякаква подходяща инспекция или проверка в своите пристанища по своя собствена инициатива или по искане на друга държава-членка, без накърняване на каквото и да било задължение, зависещо от контрола от страна на държавата на пристанището. Те информират всички засегнати държави-членки за резултатите от предприетото действие.

<sup>9</sup> ОВ L 157, 7.7.1995 г., стр. 1. Директива, последно изменена с Директива 2001/106/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 19 от 22.1.2002 г., стр. 17).

## Член 17

### Докладване за морски инциденти и катастрофи

1. Без накърняване на международното право и за да се позволи предпазването или смекчаването на всеки явен риск за морската безопасност, държавите-членки контролират и взимат всички подходящи мерки, за да гарантират, че капитанът на кораб, плаващ в техния район на издирване и спасяване/ в тяхната изключителна икономическа зона или в еквивалентна зона, докладва незабавно на бреговия център, който отговаря за тази географска зона:

а) за всеки инцидент или катастрофа, който може да засегне безопасността на кораба, като абордаж, засядане, авария, неправилна работа или прекъсване на работа, нахлуване на вода или разместване на товара, всякакви дефекти в корпуса или повреди в структурата;

б) за всеки инцидент или катастрофа, която излага на риск безопасността на корабоплаването, като повреди, които са в състояние да засегнат възможността за маневриране или на корабоплаване на кораба, или всеки дефект, засягащ двигателната система или рулевите устройства, системата за производство на електричество, навигационното или комуникационно оборудване;

в) всяка ситуация, която е в състояние да доведе до замърсяване на водите или на крайбрежието на държава-членка, като изхвърляне или риск от изхвърляне на замърсяващи продукти в морето;

г) всякакво покритие на морската повърхност от замърсяващи продукти и всеки контейнер или пакет, забелязани в морето.

2. Съобщението, изпратено в приложение на параграф 1, съдържа най-малкото идентичността на кораба, неговото местоположение, пристанището на отплаване, пристанището на местоназначение, адресът, позволяващ получаването на информации за опасните или замърсяващи товари, превозвани на борда, броят лица на борда, подробности за инцидента, както и всяка релевантна информация, посочена в резолюция А.851 (20) на ММО.

## Член 18

### Мерки в случай на изключително неблагоприятни метеорологични условия

1. Ако компетентните власти, посочени от държавите-членки, преценят, когато метеорологичните условия или условията в морето са изключително неблагоприятни, че съществува висока степен на риск от замърсяване на техните морски или брегови зони или на морските или брегови зони на други държави-членки, или че безопасността на човешкия живот е в опасност:

а) те трябва изчерпателно да информират, когато е възможно, капитана на кораб, който се намира в съответната пристанищна зона и възнамерява да влезе в това пристанище или да го напусне, прогнози за времето и състоянието на морето и, когато е уместно и възможно, за риска, който те могат да представляват за неговия кораб, както и за товара, екипажа и пътниците му;

б) те могат да вземат, без да се засяга на задължението за помощ на бедстващи кораби и в съответствие с член 20, всички други подходящи мерки, които могат да включват препоръка или забрана, предвиждаща или даден кораб, или корабите общо, да влизат в пристанището или да го напускат в засегнатите зони, докато не се установи, че не съществува повече риск за човешкия живот и/или околната среда;

в) те взимат подходящи мерки за ограничаването, доколкото е възможно, или, при нужда, забраняват зареждането с гориво на корабите в своите териториални води.

2. Капитанът информира компанията за подходящите мерки или препоръките, предвидени в параграф 1. Те, въпреки това, не препятстват решението, което капитанът взема на базата на своята професионална преценка в съответствие с конвенция SOLAS. Когато решението на капитана не е в съответствие с мерките, предвидени в параграф 1, той информира компетентните власти за мотивите за своето решение.

3. Подходящите мерки или препоръките, предвидени в параграф 1, се основават на прогнозите за състоянието на морето и метеорологичните условия, предоставени от квалифицирана метеорологична служба, призната от държавата-членка.

#### *Член 19*

### **Мерки при инциденти или морски катастрофи**

1. В случай на инциденти или морски катастрофи, предвидени в член 17, държавите-членки взимат всички подходящи мерки в съответствие с международното право, за да осигурят при необходимост морската безопасност, безопасността на хората или морската и брегова среда.

Приложение IV съдържа неизчерпателен списък на мерките, които държавите-членки могат да вземат съгласно настоящия член.

2. Операторът, капитанът на кораба и собственикът на опасните или замърсяващи товари на борда са задължени, в съответствие с националното и международното право, да сътрудничат в най-пълна степен с националните компетентни власти по тяхно искане, с оглед свеждането до минимум на последиците от инцидент или морска катастрофа.

3. Капитанът на кораб, за който се прилагат разпоредбите на кодекса ISM, информира компанията в съответствие с този кодекс, за всеки настъпил в морето инцидент или катастрофа, предвидени в член 17, параграф 1. От момента, в който е информирана за такава ситуация, компанията трябва да влезе в контакт с компетентния брегови център и да бъде на разположение при нужда.

#### *Член 20*

### **Места за убежище**

След консултации със заинтересованите страни и като имат предвид съответните насоки на ММО, държавите-членки изготвят планове за приемане на бедстващите кораби във водите под тяхна юрисдикция. Тези планове съдържат необходимите разпоредби и процедури, като взимат предвид оперативните и екологични ограничения, за да гарантират възможността бедстващите кораби да могат да достигнат до място за убежище, при условието за разрешение от компетентната власт. Когато държавите-

членки сметнат за необходимо и осъществимо, плановете трябва да съдържат подробности по уреждането на предоставянето на подходящи средства и съоръжения за оказване на помощта, за спасяването и за борбата срещу замърсяването.

Плановете за приемане на бедстващите кораби се предоставят на разположение при поискване. Държавите-членки информират Комисията най-късно на 5 февруари 2004 г. за мерките, взети при прилагането на първия параграф.

#### *Член 21*

### **Информирание на заинтересованите страни**

1. При нужда компетентният брегови център на заинтересованата държава-членка сигнализира по радиото в съответните сектори за всеки инцидент или катастрофа, за който е имало уведомление в съответствие с член 17, параграф 1, и информира за наличието на всеки кораб, който представлява заплаха за морската безопасност, за безопасността на хората или за околната среда.
2. Компетентните власти, притежаващи информации, получени в съответствие с членове 13 и 17, взимат необходимите мерки за предоставянето във всеки момент на въпросните информации при поискване по съображения за безопасност от компетентните власти на друга държава-членка.
3. Всяка държава-членка, чиито компетентни власти са информирани по силата на настоящата директива или по друг начин за факти, включващи или увеличаващи риска за друга държава-членка да бъдат поставени в опасност някои морски и брегови зони, взема подходящи мерки, за да информира за това всяка заинтересована държава-членка колкото е възможно по-бързо и се консултира относно набелязаните действия. При необходимост държавите-членки сътрудничат за съвместното установяване на условията и реда за съвместно действие.

Всяка държава-членка взема необходимите мерки за това докладите, които корабите са задължени да й предават съгласно член 17, да бъдат пълноценно използвани.

#### **ДЯЛ IV**

### **МЕРКИ ЗА ПРИДРУЖАВАНЕ**

#### *Член 22*

### **Определяне и публикуване на списъка на компетентните органи**

1. Всяка държава-членка определя компетентните власти, пристанищните власти и бреговите центрове, към които трябва да бъдат оправяни уведомленията, предвидени от настоящата директива.
2. Всяка държава-членка осигурява подходяща информация от морския сектор, по-специално посредством публикации в областта на плаването, за властите и централите,



определени съгласно параграф 1, включително, при необходимост, на географската зона, за която те са компетентни, както и процедурите, установени за информацията, предвидени в настоящата директива, и редовно актуализира този списък.

3. Държавите-членки изпращат на Комисията списъка с властите и центровете, определени съгласно параграф 1, както и всяка актуализация на този списък.

### *Член 23*

#### **Сътрудничество между държавите-членки и Комисията**

Държавите-членки и Комисията сътрудничат за постигането на следните цели:

а) оптимално използване на информацията, предоставени по силата на настоящата директива, по-специално като развиват подходящите телематични връзки между бреговите центрове и пристанищните власти с оглед обмен на данните, отнасящи се до движението и предвижданията за пристигане на корабите в пристанищата, както и техните товари;

б) развиване и повишаване на ефикасността на телематичните връзки между бреговите центрове на държавите-членки с оглед по-доброто познаване на трафика и контрола на транзитните кораби, хармонизирането и във възможната степен облекчаването на отчетите, изисквани от кораби на път;

в) разширяване на покритието на системата на Общността за контрол и за информация за трафика на корабите и/или актуализирането му с оглед по-добро идентифициране и контрол на корабите. За тази цел държавите-членки и Комисията си сътрудничат, за да въведат, при необходимост, системи за задължителен отчет, служби по морския трафик и подходящи системи за организиране на трафика, за да ги предоставят на ММО за одобрение.

г) изготвят, при необходимост, съгласувани планове за приемане на бедстващи кораби.

#### **Поверителност на информацията**

Държавите-членки взимат необходимите мерки в съответствие със своето национално законодателство за гарантиране на поверителността на информацията, които са им предадени по силата на настоящата директива.

### *Член 24*

#### **Контрол на приложението на настоящата директива и санкции**

1. Държавите-членки извършват редовни инспекции и всякакви други действия, за да проверят функционирането на наземните телематични системи, въведени за нуждите на настоящата директива, и в частност на техния капацитет да удовлетворяват

изискванията за незабавно денонощно приемане или предаване на информацията, предавани съгласно членове 13 и 15.

2. Държавите-членки изготвят система от санкции, приложими в случай на нарушение на националните разпоредби, установени съгласно настоящата директива, и взимат всички необходими мерки за това, тези санкции да бъдат прилагани. Така предвидените санкции са ефективни, пропорционални и разубеждаващи.

3. Държавите-членки информират незабавно държавата на флага и всяка друга заинтересована държава за мерките, взети срещу кораби, които не плават под техен флаг, по силата на членове 16 и 19 и на параграф 2 на настоящия член.

4. Когато държава-членка констатира по повод инцидент или морска катастрофа, посочена в член 19, че компанията не е била в състояние да установи и да поддържа връзка с кораба или със съответните брегови центрове, тя информира за това държавата, която е издала или от чието име са били издадени удостоверението за съответствие ISM и свързано удостоверение за управление на безопасността.

Когато тежестта на повредата показва наличието на сериозно несъответствие в действието на системата за управление на безопасността на компания, установена в държава-членка, държавата-членка, която е издала на кораба удостоверение за съответствие или удостоверение за управление на безопасността, взема незабавно необходимите мерки срещу въпросната компания, с оглед отнемане удостоверението за съответствие или свидетелството за управление на безопасността.

#### *Член 26*

#### **Оценка**

1. Държавите-членки докладват на Комисията най-късно до 5 февруари 2007 г. за прогреса, осъществен в приложение на настоящата директива, и по-специално относно разпоредбите на членове 9, 10, 18, 20, 22, 23 и 25. Държавите-членки докладват на Комисията най-късно до 31 декември 2009 г. за пълното прилагане на настоящата директива.

2. Въз основа на докладите, посочени в параграф 1, Комисията докладва на Европейския парламент и на Съвета в шестмесечен срок относно прилагането на настоящата директива. В тези доклади Комисията проучва в каква степен разпоредбите на настоящата директива така, както са приложени от държавите-членки, допринасят за повишаването на безопасността и за ефикасността на морския транспорт, както и на предпазването от замърсяването от корабите.

3. Комисията проучва необходимостта и осъществимостта на мерките на равнище Общност, предвидени да улеснят покриването или възстановяването на настъпилите разходи и щети при приемането на бедстващи кораби, включително съответните изисквания в областта на застраховането и други мерки за финансова сигурност.

Комисията докладва на Европейския парламент и на Съвета най-късно до 5 февруари 2007 г. за резултатите от това проучване.

## **ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ**

### *Член 27*

#### **Процедура за изменение**

1. Определенията в член 3, позоваванията на актове на Общността и на ММО и на приложенията, могат да бъдат изменяни в съответствие с процедурата, предвидена в член 28, параграф 2, за да бъдат приведени в съответствие с правото на Общността или международното право, което е било прието, изменено или въведено в сила, доколкото тези изменения не разширяват приложното поле на настоящата директива.

2. Освен това, приложения I, III и IV могат да бъдат изменени в съответствие с процедурата, предвидена в член 28, параграф 2, в светлината на натрупания опит в рамките на настоящата директива, доколкото тези изменения не разширяват нейното приложно поле.

### *Член 28*

#### **Комитет**

1. Комисията се подпомага от комитет.

2. В случай, че е направено позоваване на настоящия параграф, се прилагат членове 5 и 7 от Решение 1999/468/ЕО при като се имат предвид разпоредбите на член 8.

Периодът, предвиден в член 5, параграф 6 от Решение 1999/468/ЕО, е установен на три месеца.

3. Комитетът изготвя свой процедурен правилник.

### *Член 29*

1. Държавите-членки привеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими за привеждането в съответствие с настоящата директива, най-късно до 5 февруари 2004 г. Те уведомяват незабавно Комисията за това.

Когато държавите-членки приемат тези разпоредби, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или се придружават от такова позоваване при тяхното официално публикуване. Условиата и редът на позоваване се определят от държавите-членки.

2. Държавите-членки съобщават на Комисията текстовете на разпоредбите на вътрешното право, които изработват в областта, регулирана от настоящата директива.

### *Член 30*

Директива 93/75/ЕИО на Съвета се отменя от 5 февруари 2004 г.

### *Член 31*

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

*Член 32*

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.

Съставено в Люксембург на 27 юни 2002 година.

*За Европейския парламент:*

*Председател*

П. КОКС

*За Съвета:*

*Председател*

М. АРИАС КАНЕТЕ

## ПРИЛОЖЕНИЕ I

### СПИСЪК ЗА ИНФОРМАЦИИТЕ, ПОДЛЕЖАЩИ НА ПРЕДАВАНЕ

#### **1. Информации, подлежащи на предаване по силата на член 4 – Обща информация**

- а) Идентификация на кораба (име, позивна, ММО идентификационен номер или номер MMSI)
- б) Пристанище на местоназначение
- в) Вероятен час на пристигане в пристанището на местоназначение или пилотната станция, както изисква компетентната власт и вероятен час на отплаване от това пристанище.
- г) Общ брой лица на борда.

#### **2. Информация, подлежаща на предаване по силата на член 12 – Информация за товара**

- а) Коректно техническо описание на опасните или замърсяващи товари, номера (ООН) от Организацията на обединените нации, когато има такива, класове на риск ММО, определени в съответствие с кодексите IMDG, IBC и IGC и, когато е необходимо, клас на кораба, изискуем за товарите по смисъла на кодекса INF така, както са определени в правило VII/14.2, количества от тези товари и, ако те се превозват в транспортни товарни единици, различни от цистерни, техните идентификационни номера
- б) Адрес, на който могат да бъдат получени детайлни сведения за товара.

#### **3. Информация, подлежаща на предаване в съответствие с член 13**

##### **A. Обща информация**

- а) Идентификация на кораба (име, позивна, ММО идентификационен номер или номер MMSI)
- б) Пристанище на местоназначение.
- в) За кораб, напускащ пристанище в държава-членка: вероятният час на отплаване от пристанището или пилотната станция, като се изисква от компетентната власт, и вероятен час на пристигане в пристанището на местоназначение.
- г) За кораб, идващ от пристанище извън Общността и пътуващ към пристанище на държава-членка: вероятен час на пристигане в пристанището на местоназначение или пилотна станция, както изисква компетентната власт
- д) Общ брой на лицата на борда.

##### **Б. Информация за товара**

а) Коректно техническо описание на опасните или замърсяващи товари, номера (ООН) от Организацията на обединените нации, когато има такива, класове на риск ММО, определени в съответствие с кодексите IMDG, IBC и IGC и когато е подходящо, класа на кораба по смисъла на кодекса INF, количества от тези товари и разположение на борда и, ако те се превозват в транспортни товарни единици, различни от цистерни, техните идентификационни номера.

б) Потвърждение на наличието на борда на подходящ списък, на манифест или на план за натоварване, уточняващ в детайли опасните или замърсяващи товари, натоварени на борда на кораба и тяхното разположение

в) Адрес, на който могат да бъдат получени подробни сведения за товара.

#### **4. Информации, предвидени в член 5**

- А. Идентификация на кораба (име, позивна, ММО идентификационен номер или номер MMSI).

- Б. Дата и час.

- В или Г. Местонахождение по географска дължина и ширина или реално отстояние в морски мили от ясно установена реперна точка.

- Д. Посока.

- Е. Скорост.

- Ж. Пристанище на местоназначение и вероятен час на пристигане.

- П. Товар и, ако има наличие на опасни товари на борда, количество и клас ММО.

- Т. Адрес за съобщаване на сведения за товара

- Ц. Общ брой лица на борда.

- Ч. Разни информации:

- характеристики и приблизително количество гориво в трюма за корабите, превозващи повече от 5 000 тона гориво в трюма

- условия на корабоплаване.

5. Капитанът на кораба информира незабавно съответните компетентни власти или пристанищни власти за всяка промяна, отнасяща се до информацията, подлежащи на съобщаване съгласно настоящото приложение.

## ПРИЛОЖЕНИЕ II

### ПРЕДПИСАНИЯ ЗА БОРДОВОТО ОБОРУДВАНЕ

#### I. Системи за автоматична идентификация (AIS)

##### 1. Кораби, построени на 1 юли 2002 г. или след тази дата

Пътническите кораби, независимо от техните размери, и всички кораби с брутен тонаж равен на или надвишаващ 300 тона, построени на 1 юли 2002 г. ,или след тази дата, акостиращи в пристанище на държава-членка на Общността, са подчинени на изискването за товароносимост, предвидено в член 6.

##### 2. Кораби, построени преди 1 юли 2002 г.

Пътническите кораби, независимо от размерите им, и всички кораби с брутен тонаж равен или надвишаващ 300 бруто регистър тона, построени преди 1 юли 2002 г., акостиращи в пристанище на държава-членка на Общността, са подчинени на изискването за товароносимост, предвидено в член 6, според следния график:

а) пътнически кораби: не по-късно от 1 юли 2003 г.;

б) танкери: не по-късно при първия преглед на средствата за безопасност, извършващ се след 1 юли 2003 г.;

в) кораби, различни от пътническите кораби и танкери, с брутен тонаж равен на или надвишаващ 50 000 тона: не по-късно от 1 юли 2004 г.;

г) кораби, различни от пътнически кораби и танкери, с брутен тонаж равен на или надвишаващ 10 000 тона, но по-малък от 50 000 тона: не по-късно от 1 юли 2005 г. или, относно корабите, извършващи международни пътувания, на всяка по-ранна дата, определена в рамките на ММО;

д) кораби, различни от пътнически кораби и танкери, с брутен тонаж равен на или надвишаващ 3000 тона, но по-малък от 10 000 тона: не по-късно от 1 юли 2006 г. или, относно корабите, извършващи международни пътувания, на всяка по-ранна дата, определена в рамките на ММО;

е) кораби, различни от пътнически кораби и танкери, с брутен тонаж равен на или надвишаващ 300 тона, но по-малък от 3000 тона: не по-късно от 1 юли 2007 г. или, относно корабите, извършващи международни пътувания, на всяка по-ранна дата, определена в рамките на ММО.

Държавите-членки могат да освободят пътническите кораби с брутен тонаж по-малък от 300 тона, ангажирани във вътрешната търговия, от прилагането на изискванията в областта на AIS, предвидени в настоящото приложение.

#### II. Системи за записване на данните от пътуването (VDR)

1. Корабите, спадащи към следните класове, трябва да бъдат снабдени със система за записване на данните от пътуването в съответствие със стандартите за дейност на Резолюция А.861 (20) на ММО, както и на стандартите за изпитване, определени в Стандарт №61996 на Международната електротехническа комисия (МЕК), в момента на акостирането им в пристанище на държава-членка:

а) пътническите кораби, построени на 1 юли 2002 г. или след тази дата: не по-късно от 5 август 2002 г.;

б) ро-ро пътнически кораби, построени преди 1 юли 2002 г.: не по-късно от първия преглед, извършващ се на 1 юли 2002 г. или след тази дата;

в) пътнически кораби, различни от ро-ро пътнически кораби, построени преди 1 юли 2002 г.: не по-късно от 1 януари 2004 г.;

г) кораби, различни от пътнически кораби, с брутен тонаж равен на или надвишаващ 3 000 тона, построени на 1 юли 2002 г. или след тази дата: не по-късно от 5 август 2002 г.

2. Корабите, спадащи към класовете, предвидени по-долу и построени преди 1 юли 2002 г., трябва да бъдат снабдени със система за записване на данните от пътуването в съответствие със съответните стандарти на ММО, към момента на акостирането им в пристанище на държава-членка:

а) товарните кораби с брутен тонаж равен на или надвишаващ 20 000 тона: не по-късно от датата, установена от ММО, или, при липса на решение от страна на ММО, не по-късно от 1 януари 2007 г.;

б) товарните кораби с брутен тонаж равен на или надвишаващ 3 000 тона, но по-малък от 20 000 тона: не по-късно от датата, установена от ММО, или, при липса на решение от страна на ММО, не по-късно от 1 януари 2008 г.

3. Държавите-членки могат да освободят пътническите кораби, извършващи единствено вътрешни пътувания в морски зони, различни от тези, обхванати от клас А така, както е посочено в член 4 от Директива 98/18/ЕО на Съвета от 17 март 1998 г., относно правилата и стандартите за безопасност на пътническите кораби <sup>10</sup>, от изискванията за записваща система на данните от пътуването, предвидени в настоящата директива.

---

<sup>10</sup> ОВ L 144, 15.5.1998 г., стр. 1.



## ПРИЛОЖЕНИЕ III

### ЕЛЕКТРОННИ СЪОБЩЕНИЯ

1. Държавите-членки създават и поддържат необходимата инфраструктура, за да позволяват предаването, приемането и предаването на данните между системите, използващи синтаксис XML или EDIFACT, базирани на Интернет, или комуникационно оборудване X 400.
2. Комисията създава и поддържа, като се консултира с държавите-членки “документ за контрол на интерфейса”, който описва средствата, предоставени от системата-модел за писмо, на функции на писмото и на връзки между писмата. Синхронизирането и възможностите на писмото са разработени подробно, както и протоколите и параметрите на обмен на данни. Документът за контрол на интерфейса уточнява също и съдържанието на изискуемите данни на функциите на писмото и описва тези писма.
3. Тези процедури и инфраструктури следва да обхващат във възможната степен задълженията в областта на отчета и на обмена на информации, произтичащи от другите директиви, като директива 2000/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 27 ноември 2000 г. относно пристанищните приемни съоръжения за отпадъци от експлоатацията на корабите и на остатъци от товари <sup>11</sup>.

---

<sup>11</sup> ОВ L 332 от 28.12.2000 г., стр. 81.

## *ПРИЛОЖЕНИЕ IV*

### **Мерки, които държавите-членки могат да вземат в случай на риск за морската безопасност и за защитата на околната среда**

(съгласно член 19, параграф 1)

Когато в резултат на инцидент или на обстоятелства от типа, описан в член 17, засягащи кораб, компетентната власт на заинтересованата държава-членка прецени, в рамките на международното право, че е необходимо да отстрани, да смекчи или да отстрани сериозна и непосредствена опасност, заплашваща нейното крайбрежие или свързани с това интереси, безопасността на другите кораби, както и тази на екипажите, на пътниците или на хората на сушата, или за да предпази морската среда, тази власт може по-специално:

- а) да ограничи движението на кораба или да го насочи по определен маршрут. Това изискване не засяга отговорността на капитана в областта на безопасността при воденето на неговия кораб;
- б) официално да уведоми капитана на кораба да преустанови риска за околната среда или за морската безопасност;
- в) да изпрати на борда на кораба екип, който да прецени степента на риска, да помогне на капитана да реши проблема и да държи в течение за това компетентния брегови център;
- г) да инструктира капитана да влезе в място за убежище в случай на непосредствена опасност или да наложат пилотирането или тегленето на кораба.