

ДИРЕКТИВА 2009/17/ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

от 23 април 2009 година

за изменение на Директива 2002/59/ЕО относно създаване на система на Общността за контрол на движението на корабите и за информация

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

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

като взеха предвид предложението на Комисията,

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

като имат предвид, че:

(1) С приемането на Директива 2002/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ⁽⁴⁾, Европейският съюз увеличи своите възможности за предотвратяване на ситуации, представляващи заплахата за човешкия живот по море и за опазване на морската среда.

(2) Тъй като настоящата директива се отнася до изменение на Директива 2002/59/ЕО, повечето от съдържащите се в нея задължения няма да са приложими за държавите-членки, които нямат морски брегове или морски пристанища. Ето защо единствените задължения, които ще бъдат приложими за Австрия, Чешката република, Унгария, Люксембург или Словакия, са задължения, които се отнасят до кораби, плаващи под знамето на тези държави-членки, без да се засяга задължението на държавите-членки за сътрудничество за осигуряване на приемственост между морските и другите видове услуги за управление на движението, по-специално речните информационни услуги.

⁽¹⁾ ОВ С 318, 23.12.2006 г., стр. 195.

⁽²⁾ ОВ С 229, 22.9.2006 г., стр. 38.

⁽³⁾ Становище на Европейския парламент от 25 април 2007 г. (ОВ С 74 Е, 20.3.2008 г., стр. 533), Обща позиция на Съвета от 6 юни 2008 г. (ОВ С 184 Е, 22.7.2008 г., стр. 1), Позиция на Европейския парламент от 24 септември 2008 г. (все още непубликувана в Официален вестник), Решение на Съвета от 26 февруари 2009 г. и Законодателна резолюция на Европейския парламент от 11 март 2009 г. (все още непубликувана в Официален вестник).

⁽⁴⁾ ОВ L 208, 5.8.2002 г., стр. 10.

(3) Съгласно настоящата директива държавите-членки, които са крайбрежни държави, следва да могат да обменят информация, която те събират в хода на мисии за контрол на морското движение и които те извършват в техните райони на компетентност. Общностната система за обмен на морска информация „SafeSeaNet“, разработена от Комисията в съгласие с държавите-членки, включва, от една страна, мрежа за обмен на данни и, от друга страна, стандартизация на основната налична информация за корабите и техните товари (предварително уведомяване и докладване). По този начин се създава възможност за установяване при източника и съобщаване на всеки орган на точна и актуална информация относно корабите, плаващи в европейски води, тяхното движение, техните опасни и замърсяващи товари, както и морски произшествия.

(4) Вследствие на това, за да се гарантира оперативното използване на събраната по този начин информация, е от съществено значение инфраструктурата, необходима за събирането и обмена на посочените в настоящата директива данни, и осъществени от националните административни органи, да бъде интегрирана към SafeSeaNet.

(5) От информацията, съобщена и разменена по силата на Директива 2002/59/ЕО, от особено значение е тази, която се отнася до точните характеристики на опасните или замърсяващи товари, превозвани по море. В този смисъл и предвид неотдашните морски произшествия, крайбрежните органи следва да имат възможност за полесен достъп до информация за характеристиките на превозвания по море въгледород — важен фактор при избора на най-подходящи техники за контрол, както и в случай на авария, за осигуряване на пряка връзка с операторите, които най-добре познават превозваните товари.

(6) Системите за автоматична идентификация на корабите (Automatic Identification System — AIS), посочени в Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море от 1 ноември 1974 г., осигуряват не само подобряването на възможностите за контрол на такива кораби, но най-вече увеличаването на тяхната безопасност в случай на близко плаване. AIS съответно бяха включени в разпоредителната част на Директива 2002/59/ЕО. Предвид големия брой сблъсъци с участието на риболовни кораби, които очевидно не са били забелязани от търговски кораби или които не са забелязали търговските кораби в близост до тях, е особено

- желателно обхватът на тази мярка да се разшири, така че да обхване риболовни кораби с дължина над 15 метра. В рамките на Европейския фонд за рибарство може да бъде предоставена финансова помощ за поставянето на системи като AIS на борда на риболовни кораби. Международната морска организация (ММО) признава, че публикуването с търговска цел в интернет или другаде на предадена от кораби информация на AIS, може да застраши сигурността и безопасността на корабите и пристанищните съоръжения и призова правителствата на държавите-членки, в съответствие с разпоредбите на националното им законодателство, да вземат необходимите мерки срещу лицата, които предоставят информация от AIS за публикуване в интернет или другаде. Наред с това поверителността на информацията, изпратена на държавите-членки по силата на настоящата директива следва да бъде гарантирана и държавите-членки следва да използват тази информация в съответствие с настоящата директива.
- (7) Задължението да се постави AIS следва да бъде разбирано като изискване и за поддръжка AIS в оперативен режим по всяко време, с изключение на случаите, в които международни правила или стандарти предвиждат защита на навигационната информация.
- (8) Държава-членка, която поиска това, следва да има възможност да получи информация от друга държава-членка за кораб и за превозваните от него опасни или замърсяващи околната среда стоки. Такава информация следва да се предоставя посредством SafeSeaNet и може да бъде поискана само по причини, свързани с морската безопасност, сигурност или защитата на морската среда. Следователно особено важно е Комисията да проучи евентуалните проблеми в областта на сигурността на мрежите и информацията.
- (9) Директива 2002/59/ЕО предвижда, че държавите-членки трябва да приемат специални мерки по отношение на кораби, представляващи потенциална заплаха поради тяхното поведение или състояние. Следователно към списъка на тези кораби е желателно да се добавят корабите, които не разполагат с достатъчно застрахователно покритие или финансови гаранции или за които капитаните или пристанищните власти са докладвали неизправности, които могат да застрашат безопасното корабоплаване или да създадат риск за околната среда.
- (10) В съответствие с Директива 2002/59/ЕО изглежда необходимо по отношение на рисковете, произтичащи от изключително неблагоприятни метеорологични условия, да се отчете потенциалната опасност за корабоплаването поради образуване на ледове. Следователно когато определен от държава-членка компетентен орган, въз основа на прогнозата за състоянието на ледовете, предоставена от компетентна метеорологична информационна служба, счита, че условията за корабоплаване създават сериозна заплаха за безопасността на човешкия живот или сериозна заплаха от замърсяване, органът следва да информира за това капитана на кораб, намиращ се в неговия район на компетентност, или възнамеряващ да навлезе или да напусне пристанището или пристанищата в съответния район. Компетентният орган следва да е в състояние да предприеме подходящи мерки за гарантиране на безопасността на човешкия живот на море и за опазване на околната среда. Държавите-членки следва да разполагат и с възможност да проверят дали необходимата документация, намираща се на борда, удостоверява, че корабът отговаря на изискванията за устойчивост и мощност, съизмерими със състоянието на ледовете в засегнатия район.
- (11) Директива 2002/59/ЕО предвижда, че държавите-членки трябва да изготвят план за приемане на бедстващи кораби в техни пристанища или всяко друго защитено място при възможно най-добрите условия, ако ситуацията налага това, с цел ограничаване на последиците от морски произшествия. Все пак, като се вземат предвид Насоките относно местата за убежище на нуждаещи се от помощ кораби, приложени към Резолюция А. 949(23) на Международната морска организация на 13 декември 2003 г. („Резолюция А. 949(23) на ММО“), приети след приемането на Директива 2002/59/ЕО и отнасящи се до нуждаещи се от помощ кораби, а не до бедстващи кораби, посочената директива следва да бъде съответно изменена. Настоящата директива не засяга правилата, приложими при спасителни операции като предвидените в Международната конвенция за търсене и спасяване по море, когато безопасността на човешки живот е изложена на риск.
- (12) За отразяване на изискванията на Резолюция на ММО А.949(23) по отношение на нуждаещите се от помощ кораби трябва да бъдат определени един или повече компетентни органи за вземане на решения с оглед минимизиране на рисковете за морската безопасност, безопасността на човешкия живот и околната среда.
- (13) Въз основа на Резолюция А. 949(23) на ММО и вследствие на работата, осъществена съвместно от Комисията, Европейската агенция за морска безопасност („Агенцията“) и държавите-членки, възниква необходимост от установяване на основните разпоредби относно съдържанието на плановете за приемане на кораби, нуждаещи се от помощ с цел гарантиране на хармонизирано и ефективно изпълнение на тази мярка и изясняване на обхвата на възложените на държавите-членки задължения.
- (14) Резолюция А. 949(23) на ММО трябва да представлява основа на всички плановете, изготвени от държавите-членки с цел да отговорят ефективно на заплахите, произтичащи от нуждаещи се от помощ кораби. Все пак при оценяването на рисковете, свързани с подобни заплахи, и с оглед на специфичните обстоятелства, държавите-членки могат да вземат предвид други фактори, като използването на морска вода за производството на питейна вода, както и за производство на електроенергия.

- (15) Морските лица се признават за специална категория работници и като такива, предвид глобалния характер на търговското корабоплаване и различните юрисдикции, под чието действие могат да попаднат, те се нуждаят от специална закрила, особено при отношенията им с обществените органи. В интерес на повишената морска безопасност морските лица следва да могат да разчитат на справедливо отношение в случай на морско произшествие. Техните човешки права и достойнство следва да бъдат защитени във всички случаи и всички проверки за безопасност следва да бъдат провеждани по справедлив и експедитивен начин. За тази цел държавите-членки следва, в съответствие с националните си законодателства, допълнително да отчетат съответните разпоредби на Насоките на ММО относно справедливото отношение към морските лица в случай на морско произшествие.
- (16) В случай на нуждаещ се от помощ кораб може да се наложи да се вземе решение по отношение на приемането кораба в място за убежище. Това е особено важно в ситуация, която може да доведе до загубата на кораб или до екологична или навигационна опасност. В такъв случай е необходимо да съществува възможност за уведомяване на съответен орган на държавата-членка, в зависимост от нейната вътрешна структура, който притежава необходимите правомощия за вземане на независими решения във връзка с приемането на кораба в място на убежище. Важно е това решение да се взема след предварителна оценка на ситуацията въз основа на информацията, съдържаща се в съответния план за „място за убежище“. Желателно е компетентният орган да бъде постоянно действащ.
- (17) Плановите за приемане на нуждаещи се от помощ кораби следва да описват точно процеса на вземане на решения с оглед сигналите за тревога и справянето със съответните ситуации. Следва ясно да бъдат посочени съответните органи и техните правомощия, както и средствата за съобщение между заинтересуваните страни. Приложимите процедури следва да гарантират своевременно вземане на подходящо решение въз основа на специфични морски експертни познания и адекватна информация, достъпна за компетентния орган.
- (18) Пристанища, които приемат кораб, следва да могат да разчитат на бързо обезщетение на разходите и всякакви други евентуални вреди, произтичащи от операцията. За тази цел е важно да се прилагат съответните международни конвенции. Държавите-членки следва да положат усилия за създаването на правна рамка, съгласно която те могат, при изключителни обстоятелства и в съответствие с общностното право, да обезщетят пристанище или друго образувание за понесените разходи и икономически загуби в резултат от приемането на кораба. Освен това Комисията следва да проучи съществуващите в държавите-членки механизми за обезщетяване на потенциалните икономическите загуби, които претърпява пристанище или друго образувание, и да представи и оцени различните възможни политически решения.
- (19) При изготвянето на плановите държавите-членки следва да съберат информация за потенциални места за убежище по крайбрежието, така че да се даде възможност на компетентния орган, в случай на морско произшествие или инцидент, да определи ясно и своевременно най-подходящите райони за приемане на нуждаещи се от помощ кораби. Тази необходима информация следва да съдържа описание на някои характеристики на разглежданите места и наличното оборудване и инсталации за улесняване на приемането на нуждаещи се от помощ кораби или за справяне с последиците от произшествия или замърсяване.
- (20) Важно е списъкът с компетентните органи, отговарящи за решенията за приемане на кораб в място за убежище, и списъкът с органите, отговарящи за получаването и справянето със сигнали за тревога, да бъде публикуван по подходящ начин. Също така би било полезно достъп до необходимата информация да имат и страните, свързани с операциите по предоставяне на морска помощ, включително компании, осигуряващи теглене на кораби с въже и помощ, както и съседни държави-членки, които е вероятно да бъдат засегнати от аварии по море.
- (21) Липсата на финансова застраховка не освобождава държавата-членка от задължението ѝ да направи предварителна оценка и да вземе решение относно приемането на кораба в място за убежище. Въпреки че компетентните органи могат да направят проверка дали за кораба е налице застраховка или друга ефективна форма на финансово обезпечение, позволяващи подходящо обезщетение за разходи и вреди, свързани с приемането в място за убежище, изискването на тази информация не бива да забавя спасителната операция.
- (22) Специфичната функция на контрола на движението на плавателни съдове и мерките за насочване движението на корабите е да даде възможност на държавите-членки да придобият действителна представа за корабите, плаващи във водите под тяхна юрисдикция, и да могат по този начин при необходимост да предприемат по-ефективни действия срещу потенциални заплахи. Обменът на събраната информация спомага за подобряване на нейното качество и улеснява обработката на тази информация.
- (23) В съответствие с Директива 2002/59/ЕО държавите-членки и Комисията постигнаха значителен напредък в хармонизирането на електронния обмен на данни, посвещено по отношение на преноса на опасни или замърсяващи товари. SafeSeaNet, разработвана от 2002 г., следва понастоящем да бъде установена като информационна мрежа на общностно равнище. Целта на SafeSeaNet следва да бъде намаляване на административната тежест и разходите за индустрията и държавите-членки, както и улесняване на еднообразното изпълнение на международните правила за докладване и уведомяване, когато е уместно.

- (24) Напредъкът, осъществен в областта на новите технологии, и по-специално в космическите им приложения, например съоръженията за наблюдение на кораби чрез светлинен сигнал, системи за възпроизвеждане на образи или глобална навигационна спътникова система (ГНСС), прави възможно понастоящем допълнителното разширяване на обхвата на контрола на движението и към открито море, така че да се осигури по-добро покритие на европейските води, системи за разпознаване и проследяване на далечни разстояния (Long Range Identification and Tracking — LRIT). Следва да се развие пълно сътрудничество в рамките на Общността във връзка с тази дейност, за да се гарантира превръщането на тези инструменти в неразделна част от системата за контрол на движението на корабите и за информация, установена с Директива 2002/59/ЕО.
- (25) С цел икономия на разходи и избягване инсталирането на ненужно оборудване на борда на кораби, плаващи в морски райони в обсега на фиксирани станции за наблюдение AIS, държавите-членки и Комисията следва да си сътрудничат при определяне на изискванията относно инсталирането на оборудване за предаване на LRIT информация и да представят в ММО подходящи мерки.
- (26) Публикуването на предадените от корабите данни по AIS и LRIT не бива да създава заплахата за морската безопасност, сигурност или защитата на околната среда.
- (27) С цел да се гарантира възможно най-добро, хармонизирано на общностно равнище, използване на събраната съгласно Директива 2002/59/ЕО информация относно морската безопасност, Комисията следва да бъде в състояние, при необходимост, да обработва и използва тази информация, както и да я разпространява до определените от държавите-членки органи.
- (28) В този контекст разработването на информационната система „Equasis“ показва важността на насърчаването на културата на морска безопасност, особено сред операторите в областта на морския транспорт. Комисията следва да бъде в състояние да допринася за разпространението на всяка информация, свързана с морска безопасност, особено чрез тази система.
- (29) Регламент (ЕО) № 2099/2002 на Европейския парламент и на Съвета от 5 ноември 2002 г. за създаване на Комитет по морската безопасност и предотвратяването на замърсяването от кораби (КМБПЗК) ⁽¹⁾ централизира задачите на комитетите, създадени съгласно съответните разпоредби на общностното законодателство относно морската безопасност, предотвратяването на замърсяването от кораби и защитата на условията на живот и труд на борда. Затова съществуващият комитет следва да бъде заменен от КМБПЗК.
- (30) Измененията на посочените международни актове следва също да бъдат взети предвид.
- (31) Мерките, необходими за изпълнението на настоящата директива, следва да се приемат в съответствие с Решение 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 г. за установяване на условията и реда за упражняване на изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията ⁽²⁾.
- (32) По-специално на Комисията следва да се предостави правомощието за изменение на Директива 2002/59/ЕО, за да се приложат последващите изменения на международните конвенции, протоколи, кодекси и резолюции, свързани с нея. Тъй като тези мерки са от общ характер и са предназначени да изменят несъществени елементи на същата директива, включително чрез допълването ѝ с нови несъществени елементи, те трябва да бъдат приети в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, предвидена в член 5а от Решение 1999/468/ЕО.
- (33) Съгласно Регламент (ЕО) № 1406/2002 на Европейския парламент и на Съвета от 27 юни 2002 г. за създаване на Европейска агенция за морска безопасност ⁽³⁾ Агенцията осигурява необходимата подкрепа на Комисията и на държавите-членки за изпълнението на Директива 2002/59/ЕО.
- (34) В съответствие с точка 34 от Междунституционалното споразумение за по-добро законотворчество ⁽⁴⁾ държавите-членки се насърчават да изготвят за себе си и в интерес на Общността свои собствени таблици, които илюстрират, доколкото е възможно, съответствието между настоящата директива и мерките за транспонирането ѝ и да ги направят обществено достояние.
- (35) Следователно Директива 2002/59/ЕО следва да бъде съответно изменена,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

Изменения

Директива 2002/59/ЕО се изменя, както следва:

1. В член 2 параграф 2 се изменя, както следва:

а) уводните думи се заменят със следното:

„Освен ако не е предвидено друго, настоящата директива не се прилага.“;

⁽²⁾ ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр. 23.

⁽³⁾ ОВ L 208, 5.8.2002 г., стр. 1.

⁽⁴⁾ ОВ C 321, 31.12.2003 г., стр. 1.

⁽¹⁾ ОВ L 324, 29.11.2002 г., стр. 1.

б) буква в) се заменя със следното:

„в) за бункери на кораби с бруто тонаж под 1 000 тона и за корабни запаси и оборудване, което се ползва на борда на всички кораби.“

2. Член 3 се изменя, както следва:

а) буква а) се изменя, както следва:

i) уводните думи се заменят със следното:

„Относими международни инструменти“ означава следните инструменти и тяхната актуализирана версия;“;

ii) добавят се следните тирета:

— „Резолюция А. 917(22) на ММО“ означава Резолюция 917(22) на Международната морска организация, озаглавена „Насоки за употреба на AIS на борда на кораби“, изменена с Резолюция А.956(23) на ММО;

— „Резолюция А.949(23) на ММО“ означава Резолюция 949(23) на Международната морска организация, озаглавена „Насоки относно местата за убежище на нуждаещи се от помощ кораби“;

— „Резолюция А.950(23) на ММО“ означава Резолюция 950(23) на Международната морска организация, озаглавена „Служби за морска помощ (MAS);“

— „Насоки на ММО относно справедливото отношение към морските лица в случай на морско произшествие“ означава насоките, приложени към Резолюция LEG.3(91) на правния комитет на ММО от 27 април 2006 г., одобрени от Управителния съвет на МОТ на 29-а сесия от 12—16 юни 2006 г.“;

б) буква к) се заменя със следното:

„к) „компетентни органи“ са органите и организациите, определени от държавите-членки да изпълняват функции по силата на настоящата директива;“

в) добавят се следните букви:

„т) „SafeSeaNet“ е общностна система за обмен на морска информация, разработена от Комисията в сътрудничество с държавите-членки за гарантиране на прилагането на общностното законодателство;

у) „редовен рейс“ означава поредица от корабни рейсове, изпълнявани така, че да обслужват движението между едни и същи две или повече пристанища съгласно

обявено разписание или с редовност или честота, представляваща очевидна систематична поредност;

ф) „риболовен кораб“ означава всеки кораб, оборудван за търговска експлоатация на живите водни ресурси.

х) „нуждаещ се от помощ кораб“ означава, без да се засягат разпоредбите на Конвенцията SAR за търсене и спасяване по море, кораб в ситуация която може да причини загуба на кораба или екологична или навигационна опасност;

ц) „LRIT“ означава система за разпознаване и проследяване на кораби на дълги разстояния, в съответствие с Правило на SOLAS V/19-1.“

3. Създават се следните членове:

„Член 6а

Използване на системи за автоматична идентификация (AIS) от риболовни кораби

Всеки риболовен кораб с обща дължина над 15 метра, плаващ под знамето на държава-членка и регистриран в Общността или опериращ във вътрешните води или териториално море на държава-членка или разтоварващ улова си на пристанище на държава-членка, трябва да е снабден с AIS (клас А), която отговаря на стандартите за работа, изготвени от ММО, съгласно графика, посочен в приложение II, част I, параграф 3.

Риболовни кораби, оборудвани с AIS, поддържат системата в оперативен режим през цялото време. При извънредни обстоятелства AIS може да се изключи, когато капитанът счете това за необходимо в интерес на безопасността или сигурността на неговия кораб.

Член 6б

Използване на системи за разпознаване и проследяване на кораби на дълги разстояния (LRIT)

1. Кораби, за които се прилага Правило на SOLAS V/19-1 и стандартите за изпълнение и функционалните изисквания, приети от ММО, трябва да имат инсталирано оборудване LRIT, съответстващо на посоченото правило, когато акостират в пристанище на държава-членка.

Държавите-членки и Комисията си сътрудничат при определяне на изискванията за инсталиране на оборудване за предаване на информация LRIT на борда на кораби, плаващи във води в обсега на фиксирани станции за наблюдение AIS на държавите-членки, и представят на ММО подходящи мерки.

2. Комисията си сътрудничи с държавите-членки за създаването на Европейски център за данни LRIT, който да отговаря за обработката на информацията за разпознаване и проследяване на далечни разстояния.“

4. Член 12 се заменя със следното:

„Член 12

Задължения за информиране във връзка с превоза на опасни товари

1. Забранено е предоставянето за превоз или вземането на опасни или замърсяващи товари на борда на кораб, независимо от размерите му, в пристанище на държава-членка, освен ако, преди стоките да бъдат взети на борда, капитанът или операторът на кораба е получил декларация, съдържаща следната информация:

а) информацията, посочена в приложение I, параграф 2;

б) веществата, посочени в приложение I към Конвенция MARPOL, таблицата с данните за безопасност с подробно описание на физикохимическите характеристики на стоките включително, ако е приложимо, техния вискозитет, изразен в cSt при 50 °C, и тяхната плътност при 15 °C и другите данни, които се съдържат в списъка с данните за безопасност, в съответствие с Резолюция MSC.150(77) на ММО;

в) номерата за спешни случаи на товародателя или всяко друго лице или орган, което има сведения за физикохимичните характеристики на стоките и действията, които следва да бъдат предприети при авария.

2. Кораби, идващи от пристанища извън Общността и акостиращи в пристанище на държава-членка, които имат опасни или замърсяващи стоки на борда, трябва да притежават декларация от товародателя, в която да е включена информация според изискванията на параграф 1, букви а), б) и в).

3. Задължение и отговорност на товародателя е да предаде на капитана или на оператора на кораба такава декларация и да гарантира, че предоставеният за превоз товар действително отговаря на декларираното в съответствие с параграф 1.“

5. Във втората алинея на член 14 буква в) се заменя със следното:

„в) посредством SafeSeaNet, при поискване, и ако е необходимо за целите на морската безопасност или сигурност, или за защита на морската среда, държавите-членки трябва да бъдат в състояние

незабавно да изпратят на националните и местните компетентни органи на друга държава-членка информацията относно кораба и опасните или замърсяващи товари на борда.“

6. Член 15 се заменя със следното:

„Член 15

Освобождаване

1. Държавите-членки могат да освобождават редовни рейсове, осъществявани между пристанища на тяхна територия, от изискванията на членове 4 и 13, ако са изпълнени следните условия:

а) компанията, която осъществява тези редовни рейсове изготвя и актуализира списък на съответните кораби и го изпраща на заинтересования компетентен орган;

б) за всяко извършено пътуване информацията, посочена в част 1 или 3, според случая, от приложение I, се пази и, при поискване, се предоставя на компетентните органи. Компанията създава вътрешна система, гарантираща електронното предоставяне на такава информация на компетентния орган денонощно и незабавно след получаването на искането, в съответствие с член 4, параграф 1 или член 13, точка 4, според случая;

в) всяко отклонение с три часа или повече от предвидения час на пристигане в пристанището по местоназначение или пилотната станция се съобщава на пристанището по местоназначение или на компетентния орган в съответствие с член 4 или член 13, според случая;

г) освобождаване се предоставя само на отделни кораби за конкретна транспортна услуга.

По смисъла на първа алинея услугата не се счита за редовен рейс, освен ако се предвижда да се осъществява минимум един месец.

Освобожданията от предвидените в членове 4 и 13 изисквания се ограничават до пътувания с предвидено времетраене до 12 часа.

2. Когато редовен международен рейс се осъществява между две или повече държави, от които поне една е държава-членка, всяка от участващите държави-членки може да поиска от другите държави-членки да предоставят освобождение за този рейс. Всички участващи държави-членки, включително и съответните крайбрежни държави, си сътрудничат при предоставянето на освобождение за съответния рейс в съответствие с условията, предвидени в параграф 1.

3. Държавите-членки проверяват периодично дали условията, предвидени в параграфи 1 и 2, са изпълнени. Когато поне едно от тези условия вече не е налице, държавите-членки незабавно отменят ползите от освобождаването на съответната компания.

4. Държавите-членки съобщават на Комисията списък на компании и кораби, на които е предоставено освобождаване съгласно настоящия член, както и всяко актуализиране на този списък.“

7. В член 16, параграф 1 се добавят следните букви:

„г) кораби, които не са представили, или нямат, удостоверения за сключени застраховки или финансови гаранции съгласно общностното законодателство и международните правила;

д) кораби, за които са получени сигнали от пилоти или пристанищна администрация, че са налице неизправности, които могат да попречат на безопасното корабоплаване или да създадат опасност за околната среда.“

8. Създава се следният член:

„Член 18а

Мерки в случай на опасност, възникнала поради наличието на ледове

1. Когато компетентните органи сметат, че с оглед на състоянието на ледовете е налице сериозна заплаха за безопасността на човешкия живот по море или за защитата на техните плавателни или крайбрежни зони или за плавателните или крайбрежните зони на други държави:

а) те предоставят на капитана на кораба, намиращ се в техния район на компетентност или възнамеряващ да навлезе във или да напусне някое от техните пристанища, подходяща информация за състоянието на ледовете, препоръчителните маршрути и ледоразбивачите, обслужващи техния район на компетентност;

б) те могат, без да се засяга задължението за оказване на помощ на нуждаещи се от помощ кораби и други задължения, произтичащи от съответните международни правила, да изискат кораб, който е в засегнатия район и има намерение да навлезе във или да напусне пристанище или терминал или място за закотвяне, да докаже с

документи, че отговаря на изискванията за устойчивост и мощност, съизмерими със състоянието на ледовете в засегнатия район.

2. Предприетите съгласно параграф 1 мерки, по отношение на данните за състоянието на леда, се основават на прогнози за леда и атмосферните условия, предоставени от специализирана метеорологична служба, призната от държава-членка.“

9. Член 19 се изменя, както следва:

а) в параграф 2 се добавя следната алинея:

„За тази цел, при поискване, те съобщават на компетентните национални органи информацията, посочена в член 12.“;

б) добавя се следният параграф:

„4. В съответствие с националното си право държавите-членки отчитат насоките на ММО относно справедливото отношение към морските лица в случай на морско произшествие във води под тяхна юрисдикция.“

10. Член 20 се заменя със следното:

„Член 20

Компетентен орган за приемане на нуждаещи се от помощ кораби

1. Държавите-членки определят един или повече компетентни органи, които притежават необходимата квалификация и правомощието по време на операцията да вземат по собствена инициатива независими решения във връзка с приемането на нуждаещи се от помощ кораби.

2. Органът или органите, посочени в параграф 1, може, ако е уместно и по-специално в случай на заплаха за морската безопасност и за защита на околната среда, да вземат всяка от мерките, посочени в списъка, изложен в приложение IV, който е неизчерпателен.

3. Органът или органите, посочени в параграф 1, може да провеждат редовни срещи за обмяна на опит и подобряване на мерките, взети по силата на настоящия член. Тези срещи могат да се провеждат по всяко време, с оглед на конкретните обстоятелства.“

11. Създават се следните членове:

„Член 20а

План за приемане на нуждаещи се от помощ кораби

1. Държавите-членки съставят планове за приемането на кораби в отговор на заплахи, възникнали от нуждаещи се от помощ кораби във водите под тяхна юрисдикция, включително, когато е приложимо, заплахи за човешкия живот и околната среда. Органът или органите, посочени в член 20, параграф 1, участват в съставянето и изпълнението на тези планове.

2. Плановете по параграф 1 се изготвят след консултация със засегнатите страни, въз основа на резолюции А.949(23) и А.950(23) на ММО, и съдържат най-малко следната информация:

- а) идентификационни данни на органа или органите, отговорни за получаване и управление на сигнали за тревога;
- б) идентификационни данни на компетентните органи за оценка на ситуацията и за вземане на решение за приемане или отхвърляне на искане за приемане на нуждаещ се от помощ кораб в избрано място за убежище;
- в) информация относно крайбрежието на държавите-членки и всички аспекти, които дават възможност за предварително оценяване и за бързо вземане на решение относно място за убежище на кораб, включително описание на екологичните, икономическите и социалните фактори и природни условия;
- г) оценяване на процедури за приемане или отхвърляне на искане за приемане на нуждаещ се от помощ кораб в място за убежище;
- д) средствата и инсталациите, подходящи за подпомагане, спасяване и борба със замърсяването;
- е) процедурите за международно сътрудничество и вземане на решения;
- ж) процедури за финансова гаранция и за отговорност, приложими по отношение на кораби, приети в място за убежище.

3. Държавите-членки публикуват наименование и адрес за контакт на органа или органите, посочени в член 20, параграф 1, и на органите, определени за получаване и управление на сигнали за тревога.

Държавите-членки съобщават при поискване относимата информация относно плановете на съседните държави-членки.

При изпълнение на процедурите, предвидени в плановете за приемане на нуждаещи се от помощ кораби, държавите-членки гарантират, че необходимата информация е на разположение на страните, участващи в операциите.

При поискване от държавите-членки лицата, получаващи информацията съгласно втора и трета алинеи, са обвързани със задължение за поверителност.

4. До 30 ноември 2010 година държавите-членки информират Комисията за мерките, предприети за прилагането на настоящия член.

Член 20б

Решение за приемане на кораби

Органът или органите, посочени в член 20, параграф 1, вземат решение за приемането на кораб в място за убежище след предварително оценяване на ситуацията, извършена въз основа на плановете, посочени в член 20а. Органът или органите осигуряват приемането на корабите в място за убежище, ако преценят, че подобно приемане е най-правилният курс на действие с оглед опазването на човешкия живот и околната среда.

Член 20в

Финансово обезпечение и обезщетение

1. Липсата на удостоверение за сключена застраховка по смисъла на член 6 от Директива 2009/20/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно застраховането на корабособствениците за морски искове (*) не освобождава държавите-членки от предварителната оценка и решението, посочени в член 20б, и само по себе си не се счита за достатъчна причина дадена държава-членка да откаже да приеме кораб в място за убежище.

2. Без да се засяга параграф 1, при приемане на кораб в място за убежище държава-членка може да поиска от оператора, агента или капитана на кораба да представят удостоверение за сключена застраховка по смисъла на член 6 от Директива 2009/20/ЕО. Изискването на това удостоверение не бива да води до забавяне на приемането на кораб.

Член 20г

Проучване от Комисията

Комисията проучва съществуващите в държавите-членки механизми за обезщетяване на потенциалните икономическите загуби, които претърпява пристанище или друго образование в резултат на взето решение по член 20, параграф 1. Въз основа на това проучване тя представя и оценява различните възможни политически решения. До 31 декември 2011 г. Комисията докладва резултатите от това проучване на Европейския парламент и на Съвета

(*) ОВ L 131, 28.5.2009 г., стр. 128.“

12. Създава се следният член:

„Член 22а

SafeSeaNet

1. Държавите-членки създават системи за управление на морска информация на национално или местно равнище за обработка на информацията, посочена в настоящата директива.

2. Системите, създадени съгласно параграф 1, трябва да позволяват оперативното използване на събраната информация и изпълняват по-специално условията, посочени в член 14.

3. За да осигурят ефективен обмен на информацията, посочена в настоящата директива, държавите-членки гарантират, че националните или местните системи, създадени за събиране, обработка и съхраняване на информацията, могат да бъдат взаимно свързани със SafeSeaNet. Комисията гарантира, че SafeSeaNet работи двадесет и четири часа в денонощието. Описанието и принципите на SafeSeaNet са изложени в приложение III.

4. Без да се засяга параграф 3, когато действат в рамките на вътреобщностни споразумения или в рамките на презгранични, междурегионални или транснационални проекти в рамките на Общността, държавите-членки гарантират, че информационните системи или мрежи съответстват на изискванията на настоящата директива и са съвместими и свързани със „SafeSeaNet“.

13. Член 23 се изменя, както следва:

а) буква в) се заменя със следното:

„в) разширяване на обхвата на системата на Общността за контрол за движението на корабите и за информация и/или актуализирането ѝ с оглед по-

добро идентифициране и контрол на корабите, като се отчита развитието на информационните и комуникационните технологии. За тази цел държавите-членки и Комисията си сътрудничат, за да въведат, при необходимост, системи за задължителен отчет, задължителни служби по морското движение и подходящи системи за организиране на движението, за да ги предоставят на ММО за одобрение. Те сътрудничат също, в рамките на съответните регионални и международни органи, и за създаването на системи за идентификация и проследяване на далечни разстояния;“

б) добавя се следната буква:

„д) осигуряване на взаимовръзка и оперативна съвместимост на националните системи, използвани за управление на информацията, посочена в приложение I, и развитие и актуализиране на SafeSeaNet.“

14. Създава се следният член:

„Член 23а

Обработване и управление на информация за морска безопасност

1. Комисията гарантира, когато е необходимо, обработването, използването и разпространението до определените от държавите-членки органи на информацията, събрана по силата на настоящата директива.

2. Където е уместно, Комисията допринася за развитието и функционирането на системите за събиране и разпространение на данни, свързани с морска безопасност, по-специално чрез информационната система „Equasis“ или друга подобна национална система.“

15. Член 24 се заменя със следното:

„Член 24

Поверителност на информацията

1. В съответствие с общностното или националното законодателство държавите-членки вземат необходимите мерки за осигуряване поверителността на информацията, изпратена им по силата на настоящата директива, и използват тази информация само в съответствие с настоящата директива.

2. Комисията проучва потенциални проблеми в областта на сигурността на мрежата и информацията и предлага подходящи изменения на приложение III с цел подобряване на сигурността на мрежата.“

16. Членове 27 и 28 се заменят със следното:

„Член 27

Изменение

1. Позоваванията на инструменти на Общността и на ММО в настоящата директива, определенията, дадени в член 3 от нея, и приложенията към нея могат да бъдат изменени, за да бъдат приведени в съответствие с разпоредбите на правото на Общността или на международното право, които са били приети или изменени или влезли в сила, доколкото тези изменения не разширяват приложното поле на настоящата директива.

Тези мерки, предназначени да изменят несъществени елементи на настоящата директива, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 28, параграф 2.

2. Приложения I, III и IV могат да бъдат изменени предвид натрупания опит в рамките на настоящата директива, доколкото тези изменения не разширяват нейното приложно поле.

Тези мерки, предназначени да изменят несъществени елементи на настоящата директива, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 28, параграф 2.“

Член 28

Процедура на комитет

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

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

(*) ОВ L 324, 29.11.2002 г., стр. 1.“

17. В приложение I, част 4 тире Ч се заменя със следното:

„— Ч. Разни:

— характеристики и приблизително количество гориво в бункера, за кораби с бруто тонаж над 1 000 тона,

— навигационен статус“.

18. В приложение II, част I се добавя следната точка:

„3. Риболовни кораби

Риболовни кораби с дължина над 15 метра се подчиняват на изискването за товароносимост, установено в член 6а, според следния график:

— риболовен кораб с дължина 24 метра и повече, но по-малко от 45 метра: не по-късно от 31 май 2012 г.,

— риболовен кораб с дължина 18 метра и повече, но по-малко от 24 метра: не по-късно от 31 май 2013 г.,

— риболовен кораб с дължина над 15 метра, но по-малко от 18 метра: не по-късно от 31 май 2014 г.

Новопостроени риболовни кораби с обща дължина над 15 метра се подчиняват на изискването за товароносимост, предвидено в член 6а, считано от 30 ноември 2010 година.“

19. Приложение III се заменя с текста, съдържащ се в приложението към настоящата директива.

Член 2

Транспониране

1. Държавите-членки въвеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива до 30 ноември 2010 година. Те незабавно изпращат на Комисията текста на тези мерки.

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

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

Член 3

Влизане в сила

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

Член 4

Адресати

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.

Съставено в Страсбург на 23 април 2009 година.

За Европейския парламент
Председател
H.-G. RÖTTERING

За Съвета
Председател
P. NEČAS

ПРИЛОЖЕНИЕ

„ПРИЛОЖЕНИЕ III

ЕЛЕКТРОННИ СЪОБЩЕНИЯ И SAFESEANET

1. **Обща концепция и структура**

Системата на Общността за обмен на морска информация SafeSeaNet дава възможност за получаване, съхраняване, извикване и обмен на информация за целите на морската безопасност, пристанищната и морската сигурност, защитата на морската среда и ефикасността на морското движение и морския транспорт.

SafeSeaNet е специализирана система, създадена за улесняване на обмена на информация в електронен формат между държавите-членки и за предоставяне на Комисията на необходимата според общностното законодателство информация. Тя се състои от мрежа от национални системи SafeSeaNet в държавите-членки и централна система SafeSeaNet, която служи за възлова точка.

Мрежата SafeSeaNet свързва всички национални системи SafeSeaNet и включва централната система SafeSeaNet.

2. **Управление, действие, развитие и поддръжка на SafeSeaNet**2.1. *Отговорности*2.1.1. **Национални системи SafeSeaNet**

Държавите-членки създават и поддържат национална система SafeSeaNet, която позволява обмен на морска информация между оправомощените ползватели и е подчинена на национален компетентен орган (НКО).

НКО отговаря за управлението на националната система, което включва национална координация на ползвателите и доставчиците на данни и гарантиране, че UN LOCODES са определени, както и за създаването и поддръжката на необходимите национални ИТ инфраструктури и на процедурите, описани в документа за контрол на интерфейса и функционалността, посочен в точка 2.3.

Националната SafeSeaNet система дава възможност за взаимно свързване на оторизираните ползватели под отговорността на НКО и може да бъде достъпна за определени заинтересовани лица от сектора (корабособственици, агенти, капитани, товародатели), ако са оторизирани от НКО, по-специално с оглед улесняване електронното подаване на доклади в съответствие с общностното законодателство.

2.1.2. **Централна система SafeSeaNet**

Комисията отговаря за управлението и развитието на политическо ниво на централната система SafeSeaNet и за надзора над системата SafeSeaNet в сътрудничество с държавите-членки, докато в съответствие с Регламент (ЕО) № 1406/2002 на Европейския парламент и на Съвета ⁽¹⁾ Агенцията в сътрудничество с държавите-членки и Комисията отговаря за техническото изпълнение.

Централната система SafeSeaNet, действаща като възлова точка, е взаимосвързана с всички национални системи SafeSeaNet и създава необходимите ИТ инфраструктури и процедури, описани в документа за контрол на интерфейса и функционалността, посочен в точка 2.3.

2.2. *Принципи на управление*

Комисията създава ръководна група на високо равнище, която приема процедурен правилник и се състои от представители на държавите-членки и на Комисията, с цел да:

- дава препоръки с оглед подобряване на ефективността и сигурността на SafeSeaNet,
- предоставят подходящи насоки за развитието на SafeSeaNet,
- подпомага Комисията при прегледа на функционирането на SafeSeaNet,
- одобрява документа за контрол на интерфейса и функционалността, посочен в точка 2.3 и последващите му изменения.

⁽¹⁾ ОВ L 208, 5.8.2002 г., стр. 1.

2.3. Документ за контрол на интерфейса и функционалността и техническа документация на SafeSeaNet

В тясно сътрудничество с държавите-членки Комисията разработва и поддържа „Документ за контрол на интерфейса и функционалността“ (IFCD).

В IFCD се описват подробно изискванията за действие и процедурите, приложими за националните и централните елементи на SafeSeaNet, предназначени да гарантират съответствие с относимото законодателство на Общността.

IFCD съдържа правила относно

- ръководство за правото на достъп с оглед на управлението на качеството на данните,
- спецификации за сигурност за предаването и обмена на данни, и
- архивирането на информация на национално и централно ниво.

В IFCD се посочват средствата за съхранение и наличност на информацията за опасни или замърсяващи товари във връзка с редовните рейсове, за които е предоставено освобождаване в съответствие с член 15.

Техническата документация, свързана със SafeSeaNet, като например стандарти за формата на обмен на данни, наръчници за ползвателите и спецификации относно сигурността на мрежата, се разработва и поддържа от Агенцията в сътрудничество с държавите-членки.

3. Обмен на данни чрез SafeSeaNet

Системата използва стандарти на индустрията и може да си взаимодейства с публични и частни системи, използвани за създаване, доставяне или получаване на информация в рамките на SafeSeaNet.

Комисията и държавите-членки си сътрудничат при проучване на осъществимостта и развитие на функционалността, които максимално да гарантират, че доставчиците на данни, включително капитани, собственици, агенти, оператори, товародатели и съответни компетентни органи ще предоставят информацията само веднъж. Държавите-членки гарантират, че предадената информация ще бъде достъпна за ползване във всички съответни системи за докладване, уведомяване и VTMS (система за контрол на движението на корабите и за информация).

Електронните съобщения, които се обменят в съответствие с настоящата директива и съответното законодателство на Общността, се разпространяват чрез SafeSeaNet. За тази цел държавите-членки разработват и поддържат необходимите интерфейси за автоматично предаване на данни по електронен път към SafeSeaNet.

Когато международно приети правила позволяват предаването на информация от LRIT, отнасяща се до кораби на трети държави, SafeSeaNet се използва за разпространяване сред държавите-членки, с подходящо ниво на сигурност, на получената информация от LRIT в съответствие с член 6б на настоящата директива.

4. Права относно сигурността и достъпа

Централната и националните системи SafeSeaNet отговарят на изискванията на настоящата директива по отношение на поверителността на информацията, както и по отношение на принципите и спецификациите за сигурност, описани в документа за контрол на интерфейса и функционалността, по-специално по отношение на правата на достъп.

Държавите-членки идентифицират всички ползватели, на които се предоставя роля и набор от права на достъп съобразно с IFCD.“
