

**R6\_TA(2008)0443**

**Създаване на система на Общността за контрол на движението на корабите и за информация \*\*\*II**

**Законодателна резолюция на Европейския парламент от 24 септември 2008 г. относно общата позиция на Съвета с оглед приемането на Директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 2002/59/ЕО относно създаване на система на Общността за контрол на движението на корабите и за информация (5719/3/2008 – С6-0225/2008 – 2005/0239(COD))**

**(Процедура на съвместно вземане на решение: второ четене)**

*Европейският парламент,*

- като взе предвид общата позиция на Съвета (5719/3/2008 – С6-0225/2008)<sup>1</sup>,
  - като взе предвид своята позиция на първо четене<sup>2</sup> по предложението на Комисията до Европейския парламент и до Съвета (COM(2005)0589),
  - като взе предвид член 251, параграф 2 от Договора за ЕО,
  - като взе предвид член 62 от своя правилник,
  - като взе предвид препоръката за второ четене на Комисията по транспорт и туризъм (A6-0334/2008),
1. Одобрява общата позиция във вида, в който е изменена;
  2. Възлага на своя председател да предаде позицията на Парламента съответно на Съвета и на Комисията.

---

<sup>1</sup> ОВ С 184 Е, 22.7.2008 г., стр. 1.

<sup>2</sup> ОВ С 74 Е, 20.3.2008 г., стр. 533.

**Позиция на Европейския парламент приета на второ четене на 24 септември 2008 г. с оглед приемането на Директива 2008/.../ЕО на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 2002/59/ЕО относно създаване на система на Общността за контрол на движението на корабите и за информация**

**(Текст от значение за ЕИП)**

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

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

като взеха предвид предложението на Комисията,

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

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

в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Договора<sup>3</sup>,

---

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

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

<sup>3</sup> *Позиция 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) и Позиция на Европейския парламент от 24 септември 2008 г.*

като имат предвид, че:

- (1) С приемането на Директива 2002/59/ЕО<sup>1</sup>, Европейският съюз увеличи своите възможности за предотвратяване на ситуации, представляващи заплаха 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 трафика, по-специално речните информационни услуги.
- (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 морския трафик, и които те извършват в техните райони на компетентност. Общностната система за обмен на морска информация "SafeSeaNet" (|| "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 инциденти.
- (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.

---

<sup>1</sup> ОВ L 208, 05.08.02, стр. 10.

- (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 неотдавнашните морски произшествия, крайбрежните органи следва да имат възможност за по-лесен достъп до информация за характеристиките на превозвания по море въглеводород — 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. ("*Конвенцията SOLAS*") 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 големият 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 *инсталиране* на системи за *безопасност* като AIS на борда на риболовни кораби. ***Международната морска организация (ИМО) 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. Освен това, наличието на информация от AIS относно маршрутите и товарите на корабите не бива да накърнява лоялната конкуренция между представителите на корабната индустрия.***

- (7) Задължението да се *инсталира* 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) *От проучвания, извършени по поръчка на Комисията, става ясно, че не е нито полезно, нито осъществимо AIS да се интегрира в системите за позициониране и комуникация, използвани за целите на общата политика в областта на рибарството.*
- (9) *Съгласно Директива 2002/59/ЕО всяка държава-членка има възможност да поиска информация за кораб и за намиращите се на борда опасни или замърсяващи околната среда товари. Важно е да изясни, че тук не може да става въпрос за систематични искания от страна на една държава-членка към друга, а че такава информация може да бъде поискана само по причини, свързани с безопасността по море, сигурността или защитата на морската среда.*
- (10) 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 органи са докладвали неизправности, които могат да застрашат безопасното корабоплаване или да създадат риск за околната среда.

(11) В съответствие с Директива 2002/59/ЕО изглежда необходимо по отношение на риска, произтичащ от изключително неблагоприятни метеорологични условия, да се отчете потенциалната опасност за корабоплаването *от образуването* 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 кораба, 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 по море и за опазване на околната среда. ***Съгласно Правило 3.1 от част А-1, глава II-1 на Конвенцията SOLAS държавите-членки са задължени да гарантират, че корабите, плаващи под тяхно знаме, са проектирани, построени и се поддържат в съответствие със структурните, механичните и електрическите изисквания на класификационните дружества, признати от техните администрации. За тази цел държавите-членки следва да установят изисквания за корабоплаване в заледени води в съответствие с изискванията на организациите, признати съгласно Директива на Съвета 94/57/ЕО от 22 ноември 1994 г. относно общи правила и стандарти за оправомощените организации за инспектиране и преглед на кораби и за съответните действия на морските администрации<sup>1</sup> или еквивалентни национални стандарти. Държавите-членки следва да могат 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.***

---

<sup>1</sup> *ОВ L 319, 12.12.1994 г., стр. 20.*

- (12) 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 ИМО"), след приемането на Директива 2002/59/ЕО и се отнасят до нуждаещи се от помощ кораби ■, а не до бедстващи кораби, тази директива следва да бъде съответно изменена. ***Настоящата директива не се отклонява от правилата, приложими при спасителни операции, като предвидените в Международната конвенция за търсене и спасяване по море от 1979 г., когато безопасността на човешки живот е изложена на риск. Тази конвенция следователно продължава да намира пълно приложение.***
- (13) Въз основа на Резолюция А. 949(23) на ИМО и вследствие на работата, осъществена съвместно от Комисията, Европейската агенция за морска безопасност (по-нататък "Агенцията") и държавите-членки, възниква необходимост от установяване на основните разпоредби относно съдържанието на плановете за настаняване 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 ИМО 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) *За да се постигне пълното сътрудничество и доверие на капитаните на кораби и екипажите, е необходимо капитанът и екипажът на нуждаещ се от помощ кораб да могат да разчитат на добро и справедливо отношение от страна на компетентните органи на съответната държава-членка. За тази цел е желателно държавите-членки, в съответствие с националното си законодателство, да прилагат съответните разпоредби на Насоките на ИМО 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 важно преди всичко в случай на бедствено положение по море, тоест при обстоятелства, които може да доведат до корабкрушение или до опасност за околната среда или корабплаването. Във всички тези случаи е необходимо, във всяка държава-членка или регион - в зависимост от вътрешната структура на държавата-членка, да съществува възможност за уведомяване на независим орган, притежаващ необходимите правомощия и експертни познания за вземане на всички необходими решения, които да окаже помощ на кораба с цел защита на човешкия живот и на околната среда, както и с цел ограничаване на икономическите загуби. Желателно е компетентният орган да бъде постоянно действащ. По-специално, този орган следва да бъде оправомощен да взема независимо решение по отношение на приемането на нуждаещия се от помощ кораб в място за убежище. За тази цел, той следва да направи предварителна оценка на ситуацията въз основа на информацията, съдържаща се в съответния план за приемане на кораба в място за убежище |||.*



- (17) Плановете 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 комуникация между заинтересованите страни. Приложимите процедури следва да гарантират своевременно вземане на подходящо решение въз основа на необходимата **специфична компетентност в областта на морските инциденти, при които могат да се очакват сериозни вредни последици**, и адекватна информация, достъпна за компетентния орган.
- (18) При изготвянето на плановете 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.
- (19) 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.

- (20) *Липсата на финансови гаранции или застраховка не освобождава държавата-членка от задължението ѝ да окаже помощ на нуждаещ се от помощ кораб и да го приеме в място за убежище, ако по този начин ще се намалят рисковете за екипажа или за околната среда. Въпреки, че компетентните органи могат да направят проверка, дали за кораба са сключени застраховки или други финансови гаранции, позволяващи подходящо обезщетение за разходи и вреди, свързани с настаняването в място за убежище, изискването на тази информация не бива да забавя спасителната операция.*
- (21) *Пристанища, които приемат нуждаещ се от помощ кораб, трябва да могат да разчитат на бързо обезщетение на разходите и всякакви други евентуални вреди, свързани с предприетите действия. За тази цел е важно да се прилагат не само Директива 2008/.../ЕО на Европейския парламент и на Съвета от ... [относно гражданската отговорност и финансовите гаранции на корабособствениците]<sup>1</sup> и правилата на Международните фондове за обезщетение при замърсявания с нефт, но също така и Международната конвенция относно отговорността и обезщетенията за причинени вреди при превоза на опасни и вредни вещества по море от 1996 г. и Международната конвенция за гражданска отговорност за вреди от замърсяване с мазут от 2001 г. и Конвенцията за изваждането на потънали кораби от 2007 г. Държавите-членки следва да ратифицират тези конвенции възможно най-скоро. В изключителни случаи държавите-членки осигуряват обезщетение за разходите и икономическите загуби, които претърпява пристанището в резултат на приемането на кораб, особено ако тези разходи и икономически загуби не са покрити от финансовите гаранции на корабособственика и други съществуващи компенсаторни механизми.*

---

<sup>1</sup> OBL

- (22) Специфичната функция на контрола на трафика 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 осъществиха значителен напредък към хармонизиране на електронния обмен на данни, по-специално по отношение на превоза на опасни или замърсяващи товари. SafeSeaNet, разработвана от 2002 г., следва понастоящем да бъде установена като информационна мрежа на общностно равнище. **Важно е да се гарантира, че SafeSeaNet няма да доведе до увеличаване на административните тежести или финансовите разходи за индустрията, че е налице хармонизация с международните правила и че е отчетена поверителността, във връзка с евентуалните търговски последици.**
- (24) Напредъкът, *постигнат* в областта на новите технологии, и по-специално в космическите им приложения, например съоръженията за наблюдение на кораби чрез *сателит*, системи за възпроизвеждане на образи или *Галилео*, прави възможно понастоящем допълнителното разширяване на обхвата на контрола на трафика и към открито море, така че да се осигури по-добро покритие на европейските води. **Освен това ИМО измени Конвенцията SOLAS с цел да се отчете развитието в областта на морската безопасност и сигурност и опазването на морската среда, с оглед разработването на системи за глобално разпознаване и проследяване на морския трафик на дълги разстояния (LRIT). В съответствие със структурата, одобрена от ИМО, която предвижда възможността за създаване на регионални центърове за данни от LRIT, и като взема под внимание натрупания опит от SafeSeaNet, за събиране и управление на информацията от LRIT следва да бъде създаден Европейски център за данни LRIT. За извличането на данни от LRIT, ще е необходимо държавите-членки да бъдат свързани с Европейския център за данни LRIT.**

- (25) *С цел икономия на разходи и избягване инсталирането на ненужно оборудване на борда на кораби, плаващи в морски райони в обсега на станции за наблюдение AIS, данните от AIS следва да бъдат интегрирани в системата LRIT. За тази цел държавите-членки и Комисията следва да предприемат всички подходящи инициативи, в частност в рамките на ИМО.*
- (26) С цел да се гарантира възможно най-добро, хармонизирано на общностно равнище, използване на събраната информация съгласно Директива 2002/59/ЕО относно морската безопасност, Комисията следва да бъде в състояние, при необходимост, да обработва и използва тези данни, както и да ги разпространява до определените от държави-членки органи.
- (27) 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 допринесе за разпространението на всяка информация, свързана с морска безопасност, особено чрез тази система.
- (28) *Информацията, събрана съгласно настоящата директива, може да бъде разпространявана и използвана единствено с цел предотвратяване на ситуации, които застрашават безопасността на човешкия живот по море и опазване на морската околна среда; по тази причина е желателно Комисията да проучи по какъв начин може да се справи с евентуални проблеми в областта на сигурността на мрежите и информацията.*
- (29) Регламент (ЕО) № 2099/2002 на Европейския парламент и на Съвета от 5 ноември 2002 година за създаване на Комитет по морската безопасност и предотвратяването на замърсяването от кораби (КМБПЗК)<sup>1</sup> централизира задачите на комитетите, учредени съгласно съответните разпоредби на общностното законодателство относно морската безопасност, предотвратяването на замърсяването от кораби и защитата на условията на живот и труд на борда. По тази причина съществуващият комитет следва да бъде заменен с КМБПЗК.

---

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

- (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. относно установяване на условията и реда за упражняване на изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията<sup>1</sup>.
- (32) По-специално на Комисията следва да *бъде предоставено* правомощието да изменя Директива 2002/59/ЕО , за да приложи последващите изменения на международните конвенции, протоколи, кодекси и резолюции, свързани с нея, **да изменя приложения I, III и IV в светлината на придобития опит, да определя изисквания за инсталиране на оборудване LRIT на борда на кораби, плаващи в обсега на постоянни станции за наблюдение AIS на държавите-членки, както и да определя политиката и принципите на достъп до информация, съхранявана в Европейския център за данни LRIT и правомощието да изменя определенията, позоваванията или приложенията, за да ги приведе в съответствие с общностното или международното право.** Тъй като тези мерки са от общ характер и са предназначени да изменят несъществени елементи от 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.<sup>2</sup> за създаване на Европейска агенция за морска безопасност, Агенцията осигурява необходимата подкрепа на Комисията и на държавите-членки за изпълнението на Директива 2002/59/ЕО.

█

- (34) Следователно Директива 2002/59/ЕО следва да бъде съответно изменена,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

---

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

<sup>2</sup> ОВ L 208, 05.08.02, стр. 1. ||

Член 1  
Изменения

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

(1) *Заглавието се заменя със следното:*

*„Директива 2002/59/ЕО на Европейския парламент и Съвета от 27 юни 2002 г. за създаване на система на Общността за контрол на движението на корабите и за информация и на правила за гражданска отговорност и финансови гаранции на корабособствениците, и за отмяна на Директива 93/75/ЕИО на Съвета“*

(2) *Член 1 се изменя както следва:*

а) *параграф 1 се заменя със следното:*

*„Целта на настоящата директива е в Общността да се създаде система за контрол на движението на корабите и за информация с оглед увеличаване на сигурността и ефикасността на морския трафик, засилване на пристанищната и морска сигурност, подобряване на отговора на органите по отношение на инциденти, произшествия или възможни опасни ситуации на море, включително издирвателни и спасителни операции, и допринасяне за по-добро предотвратяване и откриване на замърсяване, причинено от кораби.“*

б) *добавя се следният параграф:*

*„Настоящата директива определя правилата, които са приложими към някои свързани с гражданската отговорност аспекти на задълженията на операторите в мрежата на морския транспорт и въвежда финансова защита за морските лица в случай на изоставяне.“*

(3) Член 2 се изменя както следва:

а) параграф 1 се заменя със следното:

„1. Настоящата директива се прилага за:

- кораби с бруто тонаж равен или по-голям от 300 тона, освен ако не е предвидено друго, и
- морски райони под юрисдикцията на държавите-членки, в съответствие с международното право.“

б) параграф 2 се изменя както следва:

i) || уводните думи се заменят със следното:

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

ii) буква в) се заменя със следното:

„в) за корабни запаси и оборудване, което се ползва на борда.“

(4) 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) *В след третото тире се добавя ново четвърто тире:*

„- *„Конвенцията от 1996 г.“ е обобщеният текст на Конвенцията от 1976 г. относно ограничаване на отговорността при морски искиве, приета от ИМО и изменена с Протокола от 1996 г.;“*

iii) добавят се следните тирета:

„- *„Резолюция А. 917(22) на ИМО“ е Резолюция 917(22) на Международната морска организация , озаглавена „Насоки за употреба на AIS на борда на кораби“, изменена с Резолюция А. 956(23) на ИМО;*

- *“Резолюция А.930(22) на ИМО“ е Резолюция на ИМО и на Административния съвет на Международната организация на труда, озаглавена „Насоки за предвиждането на финансово обезпечение в случай на изоставяне на морски лица;*

– *„Резолюция А.949(23) на ИМО“ е Резолюция 949(23) на Международната морска организация , озаглавена „Насоки относно местата за убежище на нуждаещи се от помощ кораби“;*

– *„Резолюция А.950(23) на ИМО“ е Резолюция 950(23) на Международната морска организация, озаглавена „Служби за морска помощ (MAS)“;*



- ***„Насоки на ИМО относно справедливото отношение към морските лица в случай на морско произшествие” е Резолюция LEG. 3(91) на Юридическия комитет на ИМО и на управителния орган на Международната организация на труда от 27 април 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) **добавя се следната буква:**

***„ка) „корабособственик“ е собственик на кораб, или друга организация или лице, като арматор, агент или беърбоут-чартър, на когото корабособственикът е поверил отговорността за дейността на кораба, и който, поемайки тази отговорност, е приел да изпълнява всички произтичащи от това задачи и задължения;***

г) 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“ е 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“ е всеки кораб, оборудван за търговска експлоатация на живите водни ресурси.
- х) „нуждаещ се от помощ кораб“ е кораб във ситуация, **■** която може да причини загуба на кораба или екологична или навигационна опасност. ***Спасяването на хора на борда се регулира от Конвенцията SAR, която има предимство пред разпоредбите на настоящата директива;***
- ц) ***„гражданска отговорност“ за целите на Конвенцията от 1966 г. означава отговорността, по силата на която трета страна по отношение на морската транспортна операция, причинила вредите, има право на иск, при ограниченията на член 2 от конвенцията., с изключение на вземания, покрити от Регламент (ЕО) №.../2008 на Европейския парламент и на Съвета от... [относно отговорността на превозвачите на пътници по море в случай на произшествия]\*;***
- ч) ***„LRIT“ е система, която предава автоматично разпознаване и проследяване на морския трафик на дълги разстояния в съответствие с Правило 19, глава V от Конвенцията SOLAS за целите на морската безопасност и сигурност и за опазване на морската среда.“***

---

***\* O B L ...“;***

**(5) Създава се следният член:**

**„Член 4а**

**Освобождаване**

- 1. Държавите-членки могат да освобождават редовните услуги, осъществявани между пристанища на тяхна територия, от изискването, предвидено в член 4, ако са изпълнени следните условия:**

- a) *компанията, която оперира редовната услуга, изготвя и актуализира списък на съответните кораби и го изпраща на заинтересования компетентен орган;*
- б) *за всяко извършено пътуване информацията, посочена в приложение I, точка 3, се пази и, при поискване, се предоставя на компетентните органи. Компанията създава вътрешна система, гарантираща електронното предоставяне на въпросната информация на компетентния орган денонощно и незабавно след получаването на искането, в съответствие с член 4, параграф 1;*
- в) *всяко отклонение с шест часа или повече от предвидения час на пристигане в пристанището на местоназначение или пилотната станция се съобщава на пристанището на местоназначение в съответствие с член 4;*
- г) *освобождаване се предоставя само на отделни кораби, извършващи специална транспортна услуга;*
- д) *дадена транспортна услуга не се счита за редовен рейс, освен ако се осъществява най-малко в продължение на един месец;*
- е) *освобождаванията от предвидените в член 4 изисквания се ограничават до пътувания с предвидено времетраене не повече от 12 часа.*

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 за тази услуга. Всички заинтересовани държави-членки, включително и заинтересованите крайбрежни държави, си сътрудничат при 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, са изпълнени. Когато поне едно от тези условия вече не е налице, държавите-членки оттеглят незабавно предоставеното на заинтересованата компания освобождаване.*
4. *Държавите-членки съобщават на Комисията списък с освободените съгласно настоящия член компании и кораби, както и всяко актуализиране на този списък.*

(б) 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 в вътрешните води или териториално море на държава-членка или разтоварващ улова си на пристанище на държава-членка, е снабден с AIS (клас А), която отговаря на стандартите за работа, изготвени от ИМО, 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 система за разпознаване и проследяване на кораби на дълги разстояния (LRIT)*

- 1. Всеки кораб, участващ в международни рейсове, спиращ на пристанище на държава-членка, се оборудва със система LRIT в съответствие с правило 19, глава V от Конвенцията SOLAS и стандартите за изпълнение и функционалните изисквания, приети от ИМО.*

*Комисията определя в сътрудничество с държавите-членки изискванията за поставяне на оборудване LRIT на борда на кораби, плаващи в обсега на постоянни станции за наблюдение AIS на държавите-членки, в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 28, параграф 2, и представя на ИМО подходящи мерки.*

- 2. Държавите-членки и Комисията си сътрудничат за създаването на Европейски център за данни LRIT, който да отговаря за обработката на информация за разпознаване и проследяване на далечни разстояния.*

*Европейският център за данни LRIT е част от Европейската система за обмен на морска информация SafeSeaNet. Разходите, свързани с измененията на националните елементи на SafeSeaNet, необходими за включване на информацията от LRIT, се поемат от държавите-членки.*

*Държавите-членки установяват и поддържат връзка с Европейския център за данни LRIT.*

- 3. Комисията определя политиката и принципите за достъп до информацията, съдържаща се в Европейския център за данни LRIT в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 28, параграф 2.“;*

(7) Член 12 се заменя със следното:

„Член 12

Задължения за товародателя

**1. Товародатели, предлагащи опасни или замърсяващи товари** ■ за превоз ■ в пристанище на държава-членка, **издават, преди стоката да бъде взета на борда, на капитана или оператора на кораба, независимо от размерите му, декларация, съдържаща следната информация:**

- a) информацията, посочена в приложение I, параграф 2;
- б) веществата, посочени в приложение I на конвенцията МАРПОЛ, таблицата с данните за безопасност с подробно описание на физикохимическите характеристики на стоките (*ако е приложимо*), включително 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 ИМО;**
- 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 плаващи към пристанище на държава-членка или място за заkotвяне в териториалните води на държава-членка, които имат опасни или замърсяващи стоки на борда, трябва да притежават декларация от товародателя, в която да е включена следната информация:**

- a) информацията, упомената в приложение I, раздел 3
- б) изискваната информация по параграф 1, букви б) и в) на настоящия член.



3. Товародателят се задължава ■ да гарантира и *да носи отговорност за това*, предоставеният за превоз товар действително *да* отговаря на декларираното в съответствие с *параграфи 1 и 2*.“;

(8) *Във втората алинея на член 14, буква в) се заменя със следното:*

*„в) при поискване всяка държава-членка трябва да бъде в състояние незабавно да изпрати на националните и местни компетентни органи на друга държава-членка в рамките на SafeSeaNet информация относно кораба и опасните или замърсяващи товари на борда, ако това е изключително необходимо за сигурността по море или опазването на морската среда.“*

(9) 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 *настоящата директива* 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.“;

(10) Създава се следният член *18а*:

„Член 18а

Мерки в случай на опасност, възникнала поради състоянието на ледовете

1. В случай че 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 в 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 в 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 се основават, по отношение на данните за състоянието на леда, на прогнозите за леда и атмосферните условия, предоставени от специализирана метеорологична служба, призната от държава-членка.“;

(11) 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 3а:

**„3а. В съответствие с националното си право държавите-членки прилагат насоките на ИМО относно справедливото отношение към морските лица в случай на морски инцидент, по-специално по отношение на капитана и екипажа на кораб, нуждаещ се от помощ и намиращ се във води под тяхна юрисдикция.“**

*(12) Създава се следният член 19а:*

*„Член 19а*

*Компетентен орган за приемане на нуждаещи се от помощ кораби:*

- 1. Всяка държава-членка посочва компетентен орган, който притежава необходимата квалификация и е независим по отношение на това, че по време на спасителните операции разполага с правомощието да взема решения на собствена отговорност във връзка с приемането на кораби с оглед на:
  - опазването на човешкия живот*
  - опазването на бреговите ивици*
  - опазването на морската среда*
  - безопасността по море*
  - свеждане на икономическите загуби до минимум.**
- 2. Органът, посочен в параграф 1, поема отговорност за изпълнението на плановете по член 20а.*
- 3. Органът, посочен в параграф 1, може, наред с другото:
  - а) да ограничи движението на кораба или да го накара да следва конкретен курс. Това изискване не засяга отговорността на капитана за безопасно управление на неговия кораб;**

- б) *да отпрати официално предупреждение към капитана на кораба за преустановяване на заплахата за околната среда и морската безопасност;*
- в) *да се качи на борда или да изпрати екип за извършване на оценка на щетите на кораба и степента на риска, за оказване на помощ на капитана за намиране на изход от ситуацията и за осигуряване на непрестанна информираност на компетентния брегови орган;*
- г) *сам да повика и да разгърне спасителни работници, където е необходимо;*
- д) *да нареди корабът да бъде насочван или теглен.“*

(13) Член 20 се заменя със следното:

„Член 20

Приемане на нуждаещи се от помощ кораби в място за убежище

1. *Органът, посочен в член 19а, взема решение за приемането на кораб в място за убежище. Този орган гарантира, че кораби в извънредно положение подлежат на предварително оценяване на ситуацията, извършена въз основа на плановете по член 20а и се допускат до място за убежище в случаите, когато така се ограничават или намаляват свързаните със ситуацията рискове.*
2. Органите, посочени в параграф 1, провеждат редовни срещи за обмяна на опит и за подобряване на мерките, предприети съгласно настоящия член. При особени обстоятелства, те могат да провеждат срещите по всяко време.“;

(14) Създават се следните членове:

„Член 20а

План за приемане на нуждаещи се от помощ кораби

1. Държавите-членки съставят план за отговор на заплахи, възникнали от нуждаещи се от помощ кораби във водите под тяхна юрисдикция **и за осигуряване приемането на корабите и опазването на човешкия живот.**
2. Плановете по параграф 1 се изготвят след консултация със засегнатите страни, *въз основа* на резолюции А. 949(23) и А. 950(23) на ИМО, и съдържат най-малко следната информация:
  - а) идентификационни данни на органа или органите, отговорни за приемане 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 бързо оценяване и вземане на решение относно избора на** място за убежище **с оглед приемането на нуждаещ се от помощ кораб**, включително описание на екологичните, икономически и социални 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 наименованията на компетентните органи по **член 19а**, и на органите, определени за приемане и управление на сигнали за тревога, **както и адресите им за контакт**.
- 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 алинеи втора и трета са обвързани със задължение за поверителност.
4. Държавите-членки информират Комисията най-късно до ...\* за мерките, предприети за прилагането на настоящия член.“;

---

\* *ОВ: 18 месеца от датата на влизане в сила на настоящата директива.*

**„Член 20 б**

**Режим на гражданска отговорност и финансови гаранции**

1. *Държавите-членки определят режима на гражданската отговорност на корабособствениците и осигуряват приложимостта на всички разпоредби на конвенцията от 1996 г. по отношение на правото на корабособствениците да ограничават отговорността си.*
2. *Всяка държава-членка взема необходимите мерки, за да гарантира, че всеки собственик на кораб, плаващ под нейно знаме, разполага с финансова гаранция за покриване на гражданската отговорност в съответствие с максималния размер, определен в Конвенцията от 1996 г.*
3. *Всяка държава-членка взема необходимите мерки, за да гарантира, че всеки собственик на кораб, плаващ под знамето на трета страна, разполага с финансова гаранция, в съответствие с разпоредбите от параграф 2, от момента, в който този кораб навлезе в нейното изключително икономическо или съответно пространство. Финансовата гаранция трябва да е валидна поне за три месеца от датата на поискване“;*

**„Член 20 в**

**Финансова гаранция в случай на изоставяне на морски лица**

1. *Всяка държава-членка взема необходимите мерки, за да гарантира, че всеки собственик на кораб, плаващ под нейно знаме, разполага с финансова гаранция за защита на морските лица, наети или заети на борда на кораба, в случай на изоставяне, в съответствие с Резолюция А.930(22) на ИМО.*

2. *Всяка държава-членка взема необходимите мерки, за да гарантира, че всеки собственик на кораб, плаващ под знамето на трета държава, разполага с финансова гаранция, в съответствие с разпоредбите от първа алинея, от момента, в който този кораб навлиза в нейно пристанище или терминал в открито море под нейна юрисдикция, или пуска котва в пространство под нейна юрисдикция.*
3. *Държавите-членки гарантират, че системата за финансова гаранция в случай на изоставяне на морски лица е достъпна, в съответствие с Резолюция А.930(22) на ИМО.“;*

*„Член 20 г*

*Удостоверения за финансова гаранция*

1. *Наличието и валидността на посочената в членове 20б и 20в финансова сигурност се доказват с едно или повече удостоверения.*
2. *Удостоверенията се издават от компетентните органи на държавите-членки, след като те се уверят, че корабособственикът отговаря на изискванията на настоящата директива. При издаване на удостоверенията компетентните органи вземат предвид също така дали гарантът извършва търговска дейност в ЕС.*

*Когато един кораб е регистриран в държава-членка, удостоверенията се издават или заверяват от компетентния орган на държавата, в която е регистриран корабът.*

*Когато един кораб е регистриран в трета държава, удостоверенията могат да бъдат издадени или заверени от компетентния орган на всяка държава-членка.*



3. *Условията за издаване и валидност на удостоверенията, и по-специално критериите и условията за издаване, както и мерките, които засягат предоставящите финансови гаранции, се определят от Комисията. Тези мерки, които са предназначени да изменят несъщественни елементи на настоящата директива, включително чрез допълването ѝ, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 28, параграф 2.*
4. *Удостоверенията съдържат следните данни:*
- а) наименование на кораба и пристанище на регистрация;*
  - б) име на корабособственика и основно място на стопанска дейност;*
  - в) вид гаранция;*
  - г) наименование и основно място на стопанска дейност на застрахователя или на друго лице, предоставящо гаранцията, и, по целесъобразност, мястото на стопанска дейност, където е сключена застраховката или издадена гаранцията;*
  - д) срок на валидност на удостоверението, който не може да бъде по-дълъг от срока на валидност на застраховката или гаранцията.*
5. *Удостоверенията се съставят на официалния език или езици на издаващата държава-членка. Ако използваният език не е английски или френски, текстът включва превод на един от тези два езика.*

**„Член 20 д**

**Уведомления за наличието на удостоверение за финансова гаранция**

1. *Удостоверението се намира на борда на кораба и копие от него се депозира при съответния орган, към който корабът е регистриран, или, ако корабът не е регистриран в държава-членка, при съответния орган на държавата, издала или заверила удостоверението. Съответният орган предава екземпляр от преписката на Службата на Общността, предвидена в член 20и, за да го включи в регистъра.*
2. *Операторът, агентът или капитанът на кораб, навлизащ в изключителното икономическо или еквивалентно на икономическо пространство на държава-членка в случаите, посочени в член 20б, уведомява властите на тази държава-членка, че на борда е налице удостоверение за финансова гаранция.*
3. *Операторът, агентът или капитанът на кораб, който пътува към пристанище или терминал в открито море под юрисдикцията на държава-членка, или който желае да пусне котва в пространство под юрисдикцията на държава-членка в случаите, посочени в член 20в, уведомява властите на тази държава-членка, че на борда е налице удостоверение за финансова гаранция.*
4. *Компетентните органи на държавите-членки имат възможност да обменят информацията, предвидена в параграф 1, посредством SafeSeaNet.“;*

*„Член 20 е  
Санкции*

*Държавите-членки следят за спазването на правилата, установени в настоящата директива, и предвиждат санкции за нарушаването на тези правила. Санкциите трябва да бъдат ефективни, пропорционални и с възпиращ ефект.“;*

*„Член 20 ж*

*Взаимно признаване на удостоверения за финансова гаранция от държавите-членки*

*Всяка държава-членка признава удостоверенията, издадени или заверени от друга държава-членка по член 20г, за всички цели на настоящата директива и ги счита за имащи същата стойност като удостоверенията, които тя самата издава или заверява, дори и когато съответният кораб не е регистриран в държава-членка.*

*Държава-членка може по всяко време да поиска консултация с държавата, издаваща или заверяваща удостоверението, ако счете, че застрахователят или предоставящият гаранцията, посочен в удостоверението, не е финансово способен да изпълни задълженията, произтичащи от настоящата директива.“;*

*„Член 20 з*

*Пряк иск за гражданска отговорност срещу предоставящия финансовата гаранция*

*Всяко искане за обезщетяване на вреда, причинена от кораба, може да бъде отправено пряко към предоставящия финансовата гаранция за гражданска отговорност, която покрива гражданската отговорност на собственика.*

*Предоставящият финансовата гаранция може да предяви всяко възражение, на които самият корабособственик би имал право да се позове, с изключение на основаващите се на несъстоятелност или ликвидация на корабособственика.*

*Предоставящият финансовата гаранция може също да се позове на факта, че загубата или вредата е причинена от умишлено действие или бездействие на корабособственика. Той обаче не може да предяви никое от възраженията, на които би могъл да се позове в случай на иск, предявен от корабособственика срещу него.*

*Предоставящият финансовата гаранция може във всички случаи да иска корабособственикът да бъде привлечен в производството.“;*

*„Член 20 и*

*Служба на Общността*

*Създава се Служба на Общността, отговорна за поддържането на пълен регистър на издадените удостоверения, за наблюдението и актуализирането на тяхната валидност, и за проверка на съществуването на финансови гаранции, регистрирани от трети държави.“;*

**„Член 20 ѝ**  
**Финансова гаранция и обезщетение**

*1. Липсата на удостоверение за сключена застраховка или финансова гаранция не освобождава държавите-членки от задължението за предварителна оценка и решение по член 20, параграф 1 и сама по себе си не е достатъчна причина дадена държава-членка да откаже да приеме кораб в място за убежище.*

*2. Без да се засягат разпоредбите на параграф 1, при приемане на кораб в място за убежище, държавата-членка може да поиска от оператора на кораба, агента или капитана да представят удостоверение за сключена застраховка или финансова гаранция по смисъла на настоящата директива, покриваща отговорност им за вреди, причинени от кораба. Изискването на това удостоверение не бива да води до забавяне на приемането на нуждаещ се от помощ кораб.;*

*3. Държавите-членки осигуряват обезщетяване на разходите и потенциалните икономическите загуби, които претърпява пристанището, в резултат на решение, взето по член 20, параграф 1, ако подобни разходи или икономически загуби не бъдат обезщетени в рамките на разумен срок от собственика или оператора на кораба, съгласно настоящата директива и съществуващите международни компенсаторни механизми.“;*

(15) 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, 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 местни системи, създадени за събиране, обработка и съхраняване на информация, могат да бъдат свързани с SafeSeaNet.“ Комисията гарантира, че SafeSeaNet работи двадесет и четири часа в денонощието. ***Основните принципи на SafeSeaNet са изложени в приложение III.***
4. ***Когато действат в рамките на регионални споразумения или трансгранични, междурегионални или транснационални проекти, държавите-членки гарантират, че разработените информационни системи или мрежи отговарят на изискванията на настоящата директива и са съвместими и свързани със SafeSeaNet.“;***

(16) Член 23 се изменя, както следва:

- a) 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 комуникационни технологии. За тази цел държавите-членки и Комисията си сътрудничат, за да въведат, при необходимост, системи за задължителен отчет, задължителни служби по морския трафик и подходящи системи за организиране на трафика, за да ги предоставят на ИМО 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.“;

(17) Създава се следният член:

„Член 23а

Обработване и управление на информация за морска безопасност

1. Комисията гарантира, където е необходимо, обработването, използването и разпространението до определените от държавите-членки органи на информация, 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.“

(18) В член 24 се добавят следните параграфи:

*„Държавите-членки, в съответствие с техните национални законодателства, се уверяват, че публикуването на предадените от корабите данни по AIS и LRIT, не представляват заплаха за безопасността, сигурността и/или защитата на околната среда или не нарушават конкуренцията между операторите на кораби. По-специално, те не разрешават публичното разпространение на информацията относно товара и лицата на борда, освен ако капитанът или операторът на плавателния съд не е дал съгласието си за подобно използване на информацията.*

*Комисията проучва потенциални проблеми в областта на сигурността на мрежата и информацията, които биха могли да бъдат предизвикани от мерките, предвидени в настоящата директива, по-специално членове 6, 6а, 14 и 22а, и предлага подходящи изменения на приложение III с цел подобряване на сигурността на мрежата.“*

(19) Членове 27 и 28 се заменят със следното:

*„Член 27*

*Процедура за изменение*

- 1. Определенията в член 3, позоваванията на актове на Общността и на ИМО и на приложенията, могат да бъдат изменяни в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена 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 на настоящата директива могат да бъдат изменени в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена 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

*Процедура на комитет*

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

**(20) В приложение I, тире Ч на точка 4 се заменя със следното:**

**„- Ч. Разни информации:**

- **характеристики и приблизително количество гориво в трюма за всички плавателни съдове, превозващи гориво в трюма,**
- **условия на корабоплаване“;**

(21) 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 .... \*;

– риболовен кораб с дължина 18 метра и повече, но по-малко от 24 метра: не по-късно от ... \*\*;

– риболовен кораб с дължина над 15 метра, но по-малко от 18 метра: не по-късно от .... \*\*\*;

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

---

\* ОВ: 3 години от влизането в сила на настоящата директива.  
\*\* ОВ: 4 години от влизането в сила на настоящата директива.  
\*\*\* ОВ: 5 години от влизането в сила на настоящата директива.  
\*\*\*\* ОВ: 18 месеца от влизането в сила на настоящата директива.

Член 2  
Транспониране

1. Държавите-членки привеждат в сила законовите, подзаконовите и административни разпоредби, необходими за да се съобразят с настоящата директива най-късно до ...\*. Те незабавно **съобщават** на Комисията **текстовете на тези разпоредби и таблица на съответствията между тях и настоящата директива**.

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

2. Държавите-членки съобщават на Комисията текста на основните разпоредби от националното си законодателство, които 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

За Европейския парламент

За Съвета

Председател

Председател

---

\* ОВ: **12 месеца** от датата на влизане в сила на настоящата директива.