Този текст служи само за информационни цели и няма правно действие. Институциите на Съюза не носят отговорност за неговото съдържание. Автентичните версии на съответните актове, включително техните преамбюли, са версиите, публикувани в Официален вестник на Европейския съюз и налични в EUR-Lex. Тези официални текстове са пряко достъпни чрез връзките, публикувани в настоящия документ

►**B** **ДИРЕКТИВА 2002/59/ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА**

от 27 юни 2002 година

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

(ОВ L 208, 5.8.2002 г., стр. 10)

Изменена със:

		Официален вестник		
		№	страница	дата
►**M1**	Директива 2009/17/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 година	L 131	101	28.5.2009 г.
►**M2**	Директива 2009/18/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 година	L 131	114	28.5.2009 г.
►**M3**	Директива 2011/15/ЕС на Комисията от 23 февруари 2011 година	L 49	33	24.2.2011 г.
►**M4**	Директива 2014/100/ЕС на Комисията от 28 октомври 2014 година	L 308	82	29.10.2014 г.
►**M5**	Регламент (ЕС) 2019/1243 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2019 година	L 198	241	25.7.2019 г.

▼B

ДИРЕКТИВА 2002/59/ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

от 27 юни 2002 година

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

Член 1

Цел

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

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

Член 2

Приложно поле

1. Настоящата директива се прилага за кораби с бруто тонаж, равен или по-голям от 300 тона, освен ако не е предвидено друго.

2. ►M1 Освен ако не е предвидено друго, настоящата директива не се прилага: ◄

а) за военни кораби, за спомагателни военни кораби или други кораби, принадлежащи на държава-членка или експлоатирани от нея и използвани за обществени нетърговски услуги;

б) за риболовни кораби, за традиционни кораби и за увеселителни кораби с дължина до 45 метра;

▼M1

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.

▼B

Член 3

Определения

По смисъла на настоящата директива:

а) ►M1 „Относими международни инструменти“ означава следните инструменти и тяхната актуализирана версия: ◄

— „МАРПОЛ“ — Международна конвенция от 1973 г. за предотвратяване на замърсяването от кораби и нейният протокол от 1978 г.,

▼B

— „SOLAS“ — Международна конвенция за безопасността на човешкия живот по море, както и принадлежащите ѝ протоколи и изменения, Международна конвенция от 1969 г. за бруто тонажа на корабите,

— международната конвенция от 1969 г. за тонажно измерване на корабите,

— международната конвенция от 1969 г. за намеса в открито море в случаи на замърсяване с нефт и протокола от 1973 г. за намеса в открито море в случаи на замърсяване с вещества, различни от нефт,

— „конвенция SAR“ — Международна конвенция от 1979 г. за търсене и спасяване по море,

— „кодекс ISM“ — Международен кодекс за управление на безопасността,

— „кодекс IMDG“ — Международен кодекс за опасни товари по море,

— „кодекс IBC“ — Международен кодекс на ММО за конструкцията и оборудването на корабите, превозващи опасни химикали в насипно състояние,

— „кодекс IGC“ — Международен кодекс на ММО за конструкцията и оборудването на кораби, пренасящи наливно втечнен газ,

— „кодекс BC“ — Кодекс на ММО за безопасната практика за превоз на твърди насипни товари,

— „кодекс INF“ — Кодекс на ММО за безопасен превоз на отработено ядрено гориво, плутоний и високо радиоактивни отпадъци в контейнери на борда на кораби,

— „резолюция A.851 (20) на ММО“ — резолюция A.851 (20) на Международната морска организация, озаглавена „Общи принципи на системите за корабни съобщения и изискванията към корабните съобщения, включително указания за докладване на инциденти, свързани с опасни товари, вредни вещества и/или морски замърсители“;

▼M1

— Резолюция A. 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 A.956(23) на ММО;

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

▼M1

— Резолюция A.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.;

▼B

б) „оператор“ е собственикът или управителят на кораба;

в) „агент“ е всяко лице, натоварено или упълномощено да издава информация от името на оператора на кораба;

г) „товародател“ е всяко лице, от което, от името на което или за сметка на което е сключен договор за превоз на товари с превозвач;

д) „компания“ е компания по смисъла на правило 1, параграф 2 от глава IX на конвенция SOLAS;

е) „кораб“ е всеки плавателен морски съд или морско превозно средство;

ж) „опасни товари“ са:

— товарите, посочени в кодекса IMDG,

— опасните течни вещества, изброени в глава 17 на кодекса IBC,

— втечнените газове, изброени в глава 19 на кодекса IGC,

— твърдите товари, предвидени в допълнение Б на кодекса BC.

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

з) „замърсяващи товари“ са:

— течните горива, както са определени в приложение I на конвенция МАРПОЛ,

— вредните течни вещества, както са определени в приложение II на конвенция МАРПОЛ,

— вредните вещества, както са определени в приложение III на конвенция МАРПОЛ;

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

▼B

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

▼M1

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

▼B

л) „пристанищна администрация“ са компетентната администрация или служби, посочени от държавите-членки за всяко пристанище, които получават и предоставят информациите, за които са били уведомени по силата на настоящата директива;

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

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

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

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

р) „традиционни кораби“ е всеки тип исторически кораб, както и репродукциите на тези кораби, включително създадените за насърчаването и напредъка на традиционните занаяти и корабоплаване, които служат също за действащи културни паметници, експлоатирани според традиционните технически похвати и принципи на корабоплаване;

с) „катастрофа“ е катастрофа по смисъла на кодекса за разследване на ММО на морски катастрофи и инциденти;

▼M1

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;

▼M1

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.

▼B

ДЯЛ I

СИГНАЛИЗАЦИЯ И КОНТРОЛ НА КОРАБИ

Член 4

Уведомление преди влизане в пристанищата на държавите-членки

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

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

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

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

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

Член 5

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

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

▼B

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

Член 6

Използване на автоматични системи за идентификация

1. Всеки кораб, влизащ в пристанище на държава-членка, трябва да бъде оборудван съобразно графика, представен в приложение II, точка I на AIS, отговарящи на стандартите за работа, въведени от ММО.

2. Корабите, оборудвани с AIS, го поддържат в състояние за действие във всеки момент, освен когато международни споразумения, правила или стандарти предвиждат защита на информациите, отнасящи се до навигацията.

▼M1

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.

▼B

Член 7

Използване на системите за организация на трафика

1. Държавите-членки осигуряват контрол и взимат всички необходими и подходящи мерки за това всички кораби, влизащи в зоната, обхваната от задължителна система за организация на трафика, изработена от ММО в съответствие с глава V, правило 10 на конвенция SOLAS и използвана от една или повече държави, от които поне една е държава-членка, да използват системата в съответствие с релевантните насоки и критерии, въведени от ММО.

2. Когато прилагат на своя отговорност система за организация на трафика, която не е приета от ММО, държавите-членки взимат предвид, доколкото е възможно, насоките и критериите, развити от ММО, и разпространяват всички необходими информации за сигурното и ефикасно използване на системата за организиране на трафика.

Член 8

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

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

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

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

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

Член 9

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

1. Държавите-членки взимат всички необходими и подходящи мерки за прогресивното снабдяване в срокове, съвместими с графика, предвиден в приложение II, точка I, с оборудване и инсталации на сушата, подходящи да приемат и ползват информации, идващи от AIS и взимащи предвид необходимия обхват за предаване на отчетите.

▼B

2. Процесът по въвеждане на цялото необходимо оборудване и инсталации на сушата, необходими за прилагането на настоящата директива, се завършва до 2007 г. Държавите-членки се грижат за това подходящото оборудване за предаване на информациите и за пристъпване към нейния обмен между националните системи на държавите-членки да бъде използваемо най-късно една година след това.

3. Държавите-членки се грижат за това бреговите центрове, натоварени с контрола на спазването на изискванията на службите по морския трафик, и системите за организиране на трафика да разполагат с достатъчен и надлежно квалифициран персонал, както и с подходящи средства за комуникация и за контрол на корабите и за това те да функционират в съответствие със съответните насоки на ММО.

Член 10

Системи за записване на данните от пътуването

1. Държавите-членки осигуряват контрол и взимат всички необходими и подходящи мерки корабите, акостиращи в пристанище на държава-членка, да бъдат снабдени със система за записване на данните от пътуването (VDR) в съответствие с условията и реда, описани в приложение II, точка II. Разрешените изключения, когато има такива, за ро-ро фериботи или за високоскоростни пътнически кораби по силата на член 4, параграф 1, буква г) от Директива 1999/35/ЕО на Съвета от 29 април 1999 г. относно система за задължителни инспекции за безопасна работа при редовни транспортни услуги от ро-ро фериботи и от пътнически високоскоростни плавателни съдове ([1]), приключват на 5 август 2002 г.

2. Данните, събрани благодарение на система VDR, се предоставят на разположение на заинтересованата държава-членка в случай на разследване след произшествие във води под юрисдикцията на държава-членка. Държавите-членки следят тези данни да бъдат използвани в рамките на разследване и анализирани както подобава. Държавите-членки следят заключенията от разследването да бъдат публикувани възможно най-скоро след приключването му.

▼M2

———————

▼B

ДЯЛ II

УВЕДОМЯВАНЕ ЗА ОПАСНИ ИЛИ ЗАМЪРСЯВАЩИ ТОВАРИ НА БОРДА НА КОРАБИТЕ (HAZMAT)

▼M1

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;

([1]) ОВ L 138, 1.6.1999 г., стр. 1.

▼M3

б) веществата, посочени в приложение I към Конвенцията 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.286(86) на ММО;

▼M1

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.

▼B

Член 13

Уведомление за опасните или замърсяващи товари, превозвани на борда

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

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

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

Прилаганата процедура трябва да гарантира достъпа на компетентните органи до информациите, предвидени в приложение I, точка 3 във всеки момент в случай на нужда. За тази цел заинтересованата пристанищна администрация съхранява информациите, изброени в приложение I, точка 3 за период, достатъчен за тяхното използване в случай на морски инцидент или катастрофа. Пристанищната администрация взима необходимите мерки за незабавното предоставяне на въпросните информации на компетентните органи при поискване от тяхна страна денонощно по електронен път.

▼B

4. Операторът, агентът или капитанът на кораба трябва да съобщава информациите, отнасящи се до товара, предвидени в приложение I, точка 3, на пристанищната администрация или на компетентните органи.

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

Член 14

Компютризиран обмен на данни между държавите-членки

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

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

а) обменът на данни трябва да се осъществява по електронен път и трябва да позволява приемането и обработката на писма, предадени в съответствие с член 13;

б) системата трябва да позволява предаването на информации денонощно;

▼M1

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 информация относно кораба и опасните или замърсяващи товари на борда.

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.

▼M1

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 освобождаване за този рейс. Всички участващи държави-членки, включително и съответните крайбрежни държави, си сътрудничат при предоставянето на освобождаване 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.

▼B

ДЯЛ III

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

Член 16

Предаване на информации за някои кораби

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

а) корабите, които по време на своето пътуване:

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

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

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

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

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

([1]) ОВ L 157, 7.7.1995 г., стр. 1. Директива, последно изменена с Директива 2001/106/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 19, 22.1.2002 г., стр. 17).

▼M1

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.

▼B

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

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

Член 17

Докладване за морски инциденти и произшествия

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

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

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

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

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

▼B

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

Член 18

Мерки в случай на изключително неблагоприятни метеорологични условия

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

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

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

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

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

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

▼M1

Член 18а

Мерки в случай на опасност, възникнала поради наличието на ледове

1. Когато компетентните органи считат, 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

▼M1

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.

▼B

Член 19

Мерки по отношение на морски инциденти и произшествия

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

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

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

▼M1

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

▼B

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

▼M1

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.

▼M1

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.

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 A.949(23) и A.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.

▼M1

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 ([1]) 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 образувание 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 поучаване на Европейския парламент и на Съвета

([1]) ОВ L 131, 28.5.2009 г., стр. 128.

▼B

Член 21

Информиране на заинтересованите страни

1. При нужда компетентният брегови център на заинтересованата държава-членка сигнализира по радиото в съответните сектори за всеки инцидент или катастрофа, за който е имало уведомление в съответствие с член 17, параграф 1, и информира за наличието на всеки кораб, който представлява заплаха за морската безопасност, за безопасността на хората или за околната среда.

2. Компетентните органи, притежаващи информации, получени в съответствие с членове 13 и 17, взимат необходимите мерки за предоставянето във всеки момент на въпросните информации при поискване по съображения за безопасност от компетентните органи на друга държава-членка.

3. Всяка държава-членка, чиито компетентни органи са информирани по силата на настоящата директива или по друг начин за факти, включващи или увеличаващи риска за друга държава-членка да бъдат поставени в опасност някои морски и брегови зони, взима подходящи мерки, за да информира за това всяка заинтересована държава-членка колкото е възможно по-бързо и се консултира относно набелязаните действия. При необходимост държавите-членки сътрудничат за съвместното установяване на условията и реда за съвместно действие.

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

ДЯЛ IV

МЕРКИ ЗА ПРИДРУЖАВАНЕ

Член 22

Определяне и публикуване на списъка на компетентните органи

1. Всяка държава-членка определя компетентните власти, пристанищната администрация и бреговите центрове, към които трябва да бъдат оправяни уведомленията, предвидени в настоящата директива.

2. Всяка държава-членка осигурява подходяща информация от морския сектор, по-специално посредством публикации в областта на плаването, за властите и центровете, определени съгласно параграф 1, включително, при необходимост, на географската зона, за която те са компетентни, както и процедурите, установени за информациите, предвидени в настоящата директива, и редовно актуализира този списък.

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

▼M1

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.

▼M1

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 информация, 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“.

▼B

Член 23

Сътрудничество между държавите-членки и Комисията

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

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

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

▼M1

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;

▼B

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

▼M1

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.

▼M1

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 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.

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.

▼B

Член 25

Контрол на приложението на настоящата директива и санкции

1. Държавите-членки извършват редовни инспекции и всякакви други действия, за да проверят функционирането на наземните телематични системи, въведени за нуждите на настоящата директива, и в частност на техния капацитет да удовлетворяват изискванията за незабавно денонощно приемане или предаване на информациите, предавани съгласно членове 13 и 15.

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

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

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

▼B

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

Член 26

Оценяване

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

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

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

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

ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

▼M5

Член 27

Изменения

1. В рамките на приложното поле на настоящата директива, както е определено в член 2, на Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 27а за изменение на позоваванията на инструменти на Съюза и на ММО в настоящата директива, на определенията, дадени в член 3 от нея, и на приложенията към нея, за да бъдат приведени в съответствие с разпоредбите на правото на Съюза или на международното право, които са били приети или изменени или които са влезли в сила.

2. В рамките на приложното поле на настоящата директива, както е определено в член 2, на Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 27а за изменение на приложения I, III и IV с цел адаптирането им към техническия прогрес и опита, натрупан с настоящата директива.

▼M5

Член 27а

Упражняване на делегирането

1. Правомощието да приема делегирани актове се предоставя на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия.

2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 27, се предоставя на Комисията за срок от пет години, считано от 26 юли 2019 г. Комисията изготвя доклад относно делегирането на правомощия не по-късно от девет месеца преди изтичането на петгодишния срок. Делегирането на правомощия се продължава мълчаливо за срокове с еднаква продължителност, освен ако Европейският парламент или Съветът не възразят срещу подобно продължаване не по-късно от три месеца преди изтичането на всеки срок.

3. Делегирането на правомощия, посочено в член 27, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. Оттеглянето поражда действие в деня след публикуването на решението в *Официален вестник на Европейския съюз* или на по-късна дата, посочена в решението. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.

4. Преди приемането на делегиран акт Комисията се консултира с експерти, определени от всяка държава членка в съответствие с принципите, залегнали в Междуинституционалното споразумение от 13 април 2016 г. за по-добро законотворчество ([1]).

5. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира акта едновременно на Европейския парламент и на Съвета.

6. Делегиран акт, приет съгласно член 27, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът не са представили възражения в срок от два месеца след нотифицирането на акта на Европейския парламент и Съвета или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Посоченият срок се удължава с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

▼B

Член 29

1. Държавите-членки въвеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива, най-късно до 5 февруари 2004 г. Те незабавно информират Комисията за това.

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

2. Държавите-членки съобщават на Комисията текстовете на разпоредбите от националното си законодателство в областта, уредена с настоящата директива.

([1]) ОВ L 123, 12.5.2016 г., стр. 1.

▼B

Член 30

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

Член 31

Настоящата директива влиза в сила в деня на публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейските общности.*

Член 32

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ I

СПИСЪК ЗА ИНФОРМАЦИИТЕ, ПОДЛЕЖАЩИ НА ПРЕДАВАНЕ

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

   а) идентификация на кораба (име, позивна, ММО идентификационен номер или номер MMSI);

   б) пристанище на местоназначение;

   в) вероятен час на пристигане в пристанището на местоназначение или пилотната станция, както изисква компетентната власт и вероятен час на отплаване от това пристанище;

   г) общ брой лица на борда;

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

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

   б) адрес, на който могат да бъдат получени детайлни сведения за товара.

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

   А. Обща информация

   а) идентификация на кораба (име, позивна, ММО идентификационен номер или номер MMSI);

   б) пристанище на местоназначение;

   в) за кораб, напускащ пристанище в държава-членка: вероятния час на отплаване от пристанището или пилотната станция, като се изисква от компетентната власт, и вероятен час на пристигане в пристанището на местоназначение;

   г) за кораб, идващ от пристанище извън Общността и пътуващ към пристанище на държава-членка: вероятен час на пристигане в пристанището на местоназначение или пилотна станция, както изисква компетентната власт;

   д) общ брой на лицата на борда;

   Б. Информация за товара

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

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

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

▼B

4. **Информации по член 5:**

— А. идентификация на кораба (име, позивна, ММО идентификационен номер или номер MMSI),

— Б. дата и час,

— В или Г. местонахождение по географска дължина и ширина или реално отстояние в морски мили от ясно установена реперна точка,

— Д. посока,

— Е. скорост,

— Ж. пристанище на местоназначение и вероятен час на пристигане,

— П. товар и, ако има наличие на опасни товари на борда, количество и клас ММО,

— Т. адрес за съобщаване на сведения за товара,

— Ц. общ брой лица на борда,

▼M1

— Ч. Разни:

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

— навигационен статус.

▼B

5. Капитанът на кораба информира незабавно съответните компетентни органи или пристанищната администрация за всяка промяна, отнасяща се до информациите, подлежащи на съобщаване съгласно настоящото приложение.

▼M3

ПРИЛОЖЕНИЕ II

Изисквания към бордовото оборудване

I. РИБОЛОВНИ КОРАБИ

Риболовните кораби с дължина над 15 метра трябва да са оборудвани със система за автоматична идентификация (AIS), както е предвидено в член 6а, според следния график:

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

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

— риболовни кораби 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 г.

II. КОРАБИ, ИЗВЪРШВАЩИ МЕЖДУНАРОДНИ ПЪТУВАНИЯ

Пътническите кораби, независимо от размерите им, и всички кораби с брутен тонаж равен или надвишаващ 300 бруто регистър тона, извършващи международни пътувания, които акостират в пристанище на държава-членка, трябва да са оборудвани със система за автоматична идентификация (AIS) в съответствие с техническите стандарти и стандартите за работа, установени в глава V от SOLAS. Пътническите кораби, независимо от размерите им, и всички кораби с брутен тонаж равен или надвишаващ 3 000 бруто регистър тона, извършващи международни пътувания, които акостират в пристанище на държава-членка, трябва да са оборудвани с устройство за записване на данните от пътуването (VDR) в съответствие с техническите стандарти и стандартите за работа, установени в глава V от SOLAS. В случая на товарни кораби, построени преди 1 юли 2002 г., VDR може да бъде опростено устройство за записване на данните от пътуването (S-VDR), което е съобразено с техническите стандарти и стандартите за работа, разработени в съответствие с глава V от SOLAS.

III. КОРАБИ, ИЗВЪРШВАЩИ НЕМЕЖДУНАРОДНИ ПЪТУВАНИЯ

1. **Системи за автоматична идентификация (AIS)**

Пътническите кораби, независимо от размерите им, и всички кораби с брутен тонаж равен или надвишаващ 300 бруто регистър тона, извършващи немеждународни пътувания, трябва да са оборудвани със система за автоматична идентификация (AIS) в съответствие с техническите стандарти и стандартите за работа, установени в глава V от SOLAS.

2. **Системи за записване на данните от пътуването (VDR)**

а) Пътническите кораби, независимо от размерите им, и всички кораби с брутен тонаж равен или надвишаващ 3 000 бруто регистър тона, построени на 1 юли 2002 г. или след тази дата, извършващи немеждународни пътувания, трябва да са оборудвани с устройство за записване на данните от пътуването (VDR) в съответствие с техническите стандарти и стандартите за работа, разработени съгласно глава V от SOLAS.

б) Товарните кораби с брутен тонаж равен или надвишаващ 3 000 бруто регистър тона, построени преди 1 юли 2002 г., които извършват немеждународни пътувания, трябва да са оборудвани с устройство за записване на данните от пътуването (VDR) или с опростено устройство за записване на данните от пътуването (S-VDR) в съответствие с техническите стандарти и стандартите за работа, разработени съгласно глава V от SOLAS.

▼M3

IV. ОСВОБОЖДАВАНЕ

1. **Освобождаване от изискването за носене на борда на AIS**

а) Държавите-членки могат да освобождават пътническите кораби с дължина под 15 метра или с брутен тонаж по-малък от 300 тона, извършващи немеждународни пътувания, от прилагането на изискванията във връзка с AIS, предвидени в настоящото приложение.

б) Държавите-членки могат да освобождават кораби, различни от пътническите кораби, с брутен тонаж равен на или надвишаващ 300 тона, но по-малък от 500 тона, които плават изключително във вътрешните териториални води на дадена държава-членка и извън маршрути, използвани обикновено от други кораби, оборудвани с AIS, от изискванията за носене на борда на AIS, предвидени в настоящото приложение.

2. **Освобождаване от изискването за носене на борда на VDR или S-VDR**

Държавите-членки могат да допуснат освобождаване от изискването за оборудване с VDR или със S-VDR в следните случаи:

а) пътническите кораби, извършващи единствено пътувания в морски зони, различни от тези, обхванати от клас A, както е посочено в член 4 от Директива 2009/45/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ([1]), могат да бъдат освободени от изискването за оборудване с VDR,

б) корабите, различни от ро-ро пътнически кораби, построени преди 1 юли 2002 г., могат да бъдат освободени от изискването за оборудване с VDR, когато може да се докаже, че взаимодействието между VDR и наличното оборудване на кораба е неразумно и непрактично,

в) товарните кораби, построени преди 1 юли 2002 г., извършващи международни или немеждународни пътувания, могат да бъдат освободени от изискването за оборудване с S-VDR в случая, когато тези кораби ще бъдат изведени за постоянно от експлоатация в срок от две години след датата на въвеждане, посочена в глава V от SOLAS.

([1]) ОВ L 163, 25.6.2009 г., стр. 1.

▼M4

ПРИЛОЖЕНИЕ III

ЕЛЕКТРОННИ СЪОБЩЕНИЯ И СИСТЕМА НА СЪЮЗА ЗА МОРСКА ИНФОРМАЦИЯ И ОБМЕН (SAFESEANET)

1. **Обща концепция и архитектура**

Системата на Съюза за морска информация и обмен SafeSeaNet дава възможност за получаване, съхраняване, извикване и обмен на информация за целите на морската безопасност, пристанищната и морската сигурност, опазването 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 и на държавите членки на съответната информация съгласно законодателството на Съюза. Тя се състои от мрежа от национални системи SafeSeaNet в държавите членки и централна система SafeSeaNet, която служи като възел.

Мрежата на Съюза за морска информация и обмен свързва всички национални системи SafeSeaNet, създадени в съответствие с настоящата директива, и включва централната система SafeSeaNet.

2. **Управление, експлоатация, развитие и поддръжка**

2.1. *Отговорности*

2.1.1. Национални системи SafeSeaNet

Държавите членки създават и поддържат национална система SafeSeaNet, която позволява обмен на морска информация между оправомощени ползватели и за която отговаря национален компетентен орган (НКО).

НКО отговаря за управлението на националната система, което включва националната координация на ползвателите и доставчиците на данни, както и да се осигури, че кодовете LOCODES на ООН са определени, както и че необходимата национална ИТ инфраструктура и процедурите, описани в документа за контрол на интерфейса и функционалността, посочен в точка 2.3, са създадени и се поддържат.

Националната система SafeSeaNet дава възможност за взаимно свързване на ползвателите, оправомощени на отговорност на НКО, като до нея може да бъде даден и достъп на определени участници от сектора на корабните превози (корабособственици, агенти, капитани, товародатели и други), когато са оправомощени от НКО, по-специално, за да се улесни електронното подаване и приемане на доклади в съответствие със законодателството на Съюза.

2.1.2. Централна система SafeSeaNet

Комисията в сътрудничество с държавите членки отговаря за управлението и развитието на ниво политика на централната система SafeSeaNet и за надзора на системата SafeSeaNet, докато съгласно Регламент (ЕО) № 1406/2002 на Европейския парламент и на Съвета ([1]) Европейската агенция по морска безопасност в сътрудничество с държавите членки и Комисията отговаря за:

— техническото изпълнение и документацията на SafeSeaNet,

— развитие, експлоатация и интеграция на електронните съобщения и данни, както и поддръжка на интерфейсите с централната система SafeSeaNet, включително събраните чрез спътник данни AIS, както и с различните информационни системи в настоящата директива, както е посочено в точка 3.

([1]) Регламент (ЕО) № 1406/2002 на Европейския парламент и на Съвета от 27 юни 2002 година за създаване на Европейска агенция за морска безопасност (ОВ L 208, 5.8.2002 г., стр. 1).

▼M4

Централната система SafeSeaNet, действаща като възел, свързва взаимно всички национални системи SafeSeaNet и създава необходимите ИТ инфраструктура и процедури, както са 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 своя процедурен правилник и се състои от представители на държавите членки и на Комисията, с цел да:

— дава препоръки за подобряването на ефективността и сигурността на системата,

— предоставя подходящи насоки за развитието на системата,

— подпомага Комисията при прегледа на експлоатационните показатели на системата,

— предоставя подходящи насоки за развитието на оперативно съвместимата платформа за обмен на данни, като комбинира информация от SafeSeaNet с информация от други системи за информация, както е посочено в точка 3,

— одобрява документа за контрол на интерфейса и функционалността, посочен в точка 2.3 и всички негови изменения,

— приема насоки за събирането и разпространението на информация посредством SafeSeaNet, свързана с компетентните органи, определени от държавите членки да изпълняват съответните функции по силата на настоящата директива,

— поддържа връзка с другите имащи отношение работни форуми, по-специално групата за морско административно опростяване и електронни информационни услуги.

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

В тясно сътрудничество с държавите членки Комисията разработва и поддържа документ за контрол на интерфейса и функционалността (ДКИФ).

В ДКИФ се описват подробно изискванията за експлоатационните показатели и процедурите, приложими към националните и централните елементи на системата SafeSeaNet, които са предназначени да осигурят съответствие със съответното законодателство на Съюза.

ДКИФ съдържа правила за:

— насоки за правата на достъп с цел управление на качеството на данните,

— интегриране на данните, както е посочено в точка 3, както и тяхното разпространение посредством системата SafeSeaNet,

— оперативни процедури за Агенцията и държавите членки, определящи механизмите за контрол на качеството на данните на SafeSeaNet,

— спецификации за сигурност за предаването и обмена на данни, и

— архивирането на информация на национално и централно ниво.

В ДКИФ се посочват средствата за съхранение и наличност на информацията за опасни или замърсяващи товари по отношение на услугите за редовни превози, за които е предоставено освобождаване в съответствие с член 15.

Техническата документация, свързана със SafeSeaNet, например стандартите за формата на обмена на данни, оперативната съвместимост с други системи и приложения, наръчници на ползвателя, спецификации относно сигурността на мрежата и справочни бази данни, използвани в помощ на задълженията за докладване, се разработват и поддържат от Агенцията в сътрудничество с държавите членки.

▼M4

3. **Обмен и споделяне на данни**

Системата използва отрасловите стандарти и трябва да е способна да взаимодейства с публични и частни системи, използвани за създаване, предоставяне или получаване на информация в рамките на SafeSeaNet.

Комисията и държавите членки си сътрудничат с цел проучване на осъществимостта и разработване на функционалности, които максимално да осигуряват, че доставчиците на данни, включително капитаните, собствениците, агентите, операторите, товародателите и съответните органи е необходимо да предоставят информация само веднъж, като надлежно се отчетат задълженията в Директива 2010/65/ЕС на Европейския парламент и на Съвета ([1]) и друго свързано законодателство на Съюза. Държавите членки осигуряват, че предадената информация е налична за ползване във всички съответни системи за докладване, уведомяване, споделяне на информация и системи за контрол на движението на корабите и за информация (СКДКИ).

Държавите членки разработват и поддържат необходимите интерфейси за автоматично предаване на данни по електронен път към SafeSeaNet.

Централната SafeSeaNet се използва за разпространението на електронни съобщения и за обмен или споделяне на данни в съответствие с настоящата директива и съответното законодателство на Съюза, в което наред с другото попадат:

— Директива 2000/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 27 ноември 2000 г. относно пристанищните приемни съоръжения за отпадъци от експлоатацията на корабите и на остатъци от товари ([2]), във връзка с член 12, параграф 3 от нея,

— Директива 2005/35/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 7 септември 2005 г. относно замърсяването от кораби и относно въвеждането на санкции, включително наказателноправни санкции, за нарушения, свързани със замърсяване ([3]), във връзка с член 10 от нея,

— Директива 2009/16/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно държавния пристанищен контрол ([4]), във връзка с член 24 от нея,

— Директива 2010/65/ЕС, доколкото се прилага член 6 от нея.

Работата на системата SafeSeaNet, включително данните AIS, събрани чрез спътник, следва да подкрепят улесняването и установяването на европейско пространство за морски транспорт без бариери.

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

4. **Сигурност и права на достъп**

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 ДКИФ, по-специално по отношение на правата на достъп.

Държавите членки идентифицират всички ползватели, на които се предоставя роля и набор от права на достъп в съответствие с ДКИФ.

([1]) Директива 2010/65/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 20 октомври 2010 г. относно формалностите за даване на сведения за кораби, пристигащи във и/или напускащи пристанищата на държавите членки (ОВ L 283, 29.10.2010 г., стр. 1).
([2]) ОВ L 332, 28.12.2000 г., стр. 81.
([3]) ОВ L 255, 30.9.2005 г., стр. 11.
([4]) ОВ L 131, 28.5.2009 г., стр. 57.

▼M3

ПРИЛОЖЕНИЕ IV

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

(съгласно член 19, параграф 1)

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

а) да ограничи движението на кораба или да го насочи по определен маршрут. Това изискване не засяга отговорността на капитана за безопасно управление на неговия кораб;

б) да отправи официално предупреждение към капитана на кораба да преустанови заплахата за околната среда или за морската безопасност;

в) да изпрати на борда на кораба екип, който да прецени степента на риска, да помогне на капитана да реши проблема и да държи в течение за това компетентния брегови център;

г) да инструктира капитана да влезе в място за убежище в случай на непосредствена опасност или да наложи пилотирането или тегленето на кораба.

В случая на кораб, който е теглен по силата на споразумение за теглене или спасяване, мерките, взети от компетентния орган на дадена държава-членка по смисъла на букви а) и г), могат да бъдат приложени и спрямо свързаните със случая дружества за оказване на помощ, спасяване и теглене.