

31995L0021

7.7.1995

ОФИЦИАЛЕН ВЕСТНИК НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

L 157/1

ДИРЕКТИВА 95/21/ЕО НА СЪВЕТА
от 19 юни 1995 година

относно прилагането, по отношение на кораби, които използват пристанища на Общността или плават във водите под юрисдикцията на държавите-членки, на международните стандарти за безопасност на корабоплаването, предотвратяване на замърсяване и за условията на живот и работа на борда на корабите (Държавен пристанищен контрол)

СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

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

като взе предвид предложението на Комисията ⁽¹⁾,

като взе предвид становището на Икономическия и социален комитет ⁽²⁾,

произнасящ се съобразно процедурата, посочена в член 189в на Договора ⁽³⁾,

като има предвид, че Общността е сериозно загрижена от морските катастрофи и от замърсяването на моретата и крайбрежията на държавите-членки;

като има предвид, че Комисията е загрижена също за условията на живот и на работа на борда на корабите;

като има предвид, че Съветът по време на своята сесия от 25 януари 1993 г. призова Общността и държавите-членки да осигурят по-ефикасно приложение на международните норми, отнасящи се до сигурността по море и до предпазването на околната среда, и да се въвеждат в практиката новите мерки от момента на тяхното изработване;

като има предвид, че Съветът в своята резолюция от 8 юни 1993 г. за обща политика за сигурност по море ⁽⁴⁾ призова Комисията да му предостави възможно най-бързо предложения за специфични действия и формални процедури, отнасящи се до критериите за инспектиране на кораби и най-вече хармонизацията на условията за спиране, възможността да се публикуват резултатите от инспекциите и да се отказва достъп до пристанища на Общността;

като има предвид, че сигурността, предпазването от замърсяване и условията на живот и работа на борда на корабите могат да бъдат ефикасно подобрени чрез драконовско намаление на броя на кораби в състояние под изискуемите критерии, плаващи във водите

на Общността, и стриктно прилагане на международните конвенции, кодекси и резолюции;

като има предвид, че проверката върху съответствието на корабите на международните норми, отнасящи се до сигурността, до предпазването от замърсяване и до условията на живот и работа на борда на корабите се пада основно на държавата на флага; че, освен това, тези международни норми се прилагат и въвеждат в практиката от нарастващ брой държави с флаг, че занапред проверката на съответствието на международните норми, отнасящи се до сигурността, до предпазването от замърсяване и до условията на живот и работа на борда на корабите, следва да бъде също осигурен от държавата на пристанището;

като има предвид, че уеднаквено сближаване, визиращо осигуряването на ефективното прилагане на международните норми от държавите-членки за всички кораби, опериращи във води, зависещи от тяхната юрисдикция и осъществяващи спиране в техни пристанища, ще позволи да бъде избягнато накръняване на конкуренцията;

като има предвид, че е от основна важност правната рамка на Общността, визираща хармонизирането на процедурите на инспекция, за осигуряване на хомогенното прилагане на принципите на сигурността на морския транспорт и на предпазването от замърсяване, които са в центъра на политиката по околната среда и на транспортната политика на Общността;

като има предвид, че замърсяването на моретата е по същността си трансграничен феномен; че съобразно принципите на субсидиарност е за предпочитане да се изработят предпазни мерки на равнище Общност в тази сфера относно моретата, съседни на държавите-членки, тъй като отделното действие на държавите-членки не е нито адекватно, нито ефикасно;

като има предвид, че изработването на директива на Съвета е пригодната процедура за установяване на законовата рамка и уеднаквените правила и критерии за осъществяване на проверките от държавата на пристанището;

като има предвид, че може да се използва опитът, натрупан в рамките на меморандума за разбирателство от Париж за проверка от държавата на пристанището, подписан в Париж на 26 януари 1982 г.;

като има предвид, че проверката от всяка държава-членка на най-малко 25 % от чуждите кораби, които спират в нейните пристанища в течение на дадена година, означава на практика, че голям

⁽¹⁾ ОВ С 107, 15.4.1994 г., стр. 14 и ОВ С 347, 8.12.1994 г., стр. 15.

⁽²⁾ ОВ 393, 31.12.1994 г., стр. 50.

⁽³⁾ Становище на Европейския парламент от 27 октомври 1994 г. (ОВ С 347, 8.12.1994 г., стр. 15), Обща позиция на Съвета от 14 март 1995 г. (ОВ С 93, 13.4.1995 г., стр. 25) и Решение на Европейския парламент от 18 май 1995 г. (все още непубликувано в Официален вестник).

⁽⁴⁾ ОВ С 271, 7.10.1993 г., стр. 1.

брой от корабите, опериращи в зоната на Общността в определен момент, са били обект на проверка;

като има предвид, че би следвало да бъдат извършени нови усилия с оглед довършването на по-добра система за осъществяване на проверка;

като има предвид, че правилата и процедурите, прилагащи се за инспекциите от държавата на пристанището, и най-вече критериите, отнасящи се до спирането на корабите, следва да бъдат уеднаквени, за да се осигури постоянно равнище на ефикасност във всички пристанища и да се намали впоследствие радикално изборителното използване на някои пристанища-дестинации, което се извършва с оглед избягването на надлежните проверки;

като има предвид, че статистиките, отнасящи се до броя на бедствията, на спиранията и на нередностите, публикувани в съобщенията на Комисията, озаглавени „За обща политика на сигурност по море“ и в годишния доклад на меморандума за съгласие, показват, че някои категории кораби следва да бъдат подложени на засилени проверки;

като има предвид, че несъобразността с разпоредбите на прилагащите се конвенции следва да бъде коригирана; че корабите, чието състояние се изисква да бъде подобро, от момента, в който нередностите, отнасящи се до съобразността, започнат да представляват явна опасност за сигурността, за здравето или за околната среда, следва да бъдат спрени, докато тези нередности бъдат коригирани;

като има предвид, че следва да е налице право на обжалване на решения за спиране, взети от компетентните органи, за да се избягнат неоснователните решения, които са в състояние да доведат до неуместно спиране от експлоатация и закъснения;

като има предвид, че инфраструктурите на пристанището, в което се извършва инспекцията, могат да накарат компетентния орган да разреши на кораб да навлезе в пригоден док от момента, в който наложените условия за трансфер бъдат спазени; че несъобразните кораби ще продължат да заплашват сигурността, здравето и околната среда и ще се възползват от търговските предимства, докато те не бъдат съобразени с основните разпоредби на конвенцията и че следва при това положение да им се отказва достъп до всички пристанища на Общността;

като има предвид, че съществуват обстоятелства, при които кораб, комуто е отказан достъп до пристанищата на Общността, следва въпреки това да получи разрешение да влиза в тях; че при тези условия той може да получи разрешение за достъп само до едно определено пристанище, ако са взети всички предпазни мерки за осигуряване на влизането му в пристанището при пълна сигурност;

като има предвид, че поради комплексността на разпоредбите на конвенциите, ръководещи корабостроенето, тяхното оборудване и техния екипаж, на тежките последици от решенията, взети от инспекторите и от необходимостта те да взимат изцяло безпристрастни решения, инспекциите следва да бъдат извършвани изключително от инспектори, които са държавни служители или от други надлежно упълномощени лица, много добре информирани и притежаващи голям опит;

като има предвид, че пилотите и пристанищните администрации могат да предоставят полезни информационни елементи, отнасящи се до нередностите, показани от тези кораби или от техните екипажи;

като има предвид, че сътрудничеството между компетентните органи на държавите-членки и между другите органи или органи е неизбежно за осигуряване на ефикасно посещение на корабите, показали нередности и на които е било разрешено да продължат пътя си, и за да се обменят информации за корабите, престояващи в дадено пристанище;

като има предвид, че системата за информация „Sirenas E“, създадена в рамките на меморандум за съгласие, позволява да се получи голям брой допълнителни сведения, необходими за прилагането на настоящата директива;

като има предвид, че публикуването на информацията, отнасящи се до корабите, които не са съобразени с международните норми, свързани със сигурността, здравето и предпазването на морската среда, може да представлява ефикасно оръжие за обезкуражаване на товародателите да използват тези кораби и да предизвика техните собственици за вземат мерки за корекции, без да бъдат принуждавани;

като има предвид, че всички разходи за инспекции на кораби, довеждащи до спиране, би следвало да могат да бъдат приписвани на собственика или на ползвателя;

като има предвид, че е желателно по смисъла на въвеждането в действие на настоящата директива да се прибегне до комитета, създаден по силата на член 12 от директива 93/75/ЕИО на Съвета от 13 септември 1993 г., отнасяща се до минималните условия, изискуеми за корабите, влизачи в морските пристанища на Общността или излизачи оттам и превозващи опасни или замърсяващи товари ⁽¹⁾, за да се подпомогне Комисията да измени задълженията за инспекции за държавите-членки на базата на натрупания опит, като се отчита развитието в рамките на меморандума за съгласие, и да адаптира при липса на друга възможност приложенията в светлината на внесените промени в конвенциите, протоколите, кодексите и резолюциите на засегнатите международни инстанции и на меморандума за съгласие,

ПРИЕ НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

Предмет

Предмет на настоящата директива е да подпомогне радикалното намаление на морските превози, които не отговарят на нормите и се извършват във води, зависещи от юрисдикцията на държавите-членки:

— като прави необходимото за по-добро спазване на международното законодателство и основното законодателство на Общността, определящо сигурността по море, предпазването

⁽¹⁾ ОВ L 247, 5.10.1993 г., стр. 19.

на морската среда и условията на живот и работа на борда на корабите и приложима за корабите под всички флагове,

- установявайки общи критерии, налагащи проверка на корабите от държавата на пристанището, и уеднаквявайки процедурите за инспектиране и спиране, като се отчитат ангажиментите, поети от морските органи на държавите-членки в рамките на меморандума за съгласие от Париж за проверка на корабите от държавата на пристанището.

Член 2

Определения

По смисъла на настоящата директива и на нейните приложения е уместно да се глъкува като:

1. „конвенции“:
 - Международната конвенция от 1966 г. за товарните линии (LL 66),
 - Международната конвенция от 1974 г. за спасяване на човешкия живот на море (Solas 74),
 - Международната конвенция от 1973 г. за предпазване от замърсяване от кораби, изменена с протокола от 1978 г. (Marpol 73/78),
 - Международната конвенция от 1978 г. за нормите на подготовка на моряците, на издаване на разрешителни и за вахта (STCW 78),
 - Конвенцията от 1972 г. за международния регламент за предпазване от абордажи по море (Colreg 72),
 - Международна конвенция за тонажно измерване на корабите, 1969 г. и
 - Конвенцията от 1976 г., отнасяща се до минималните норми за наблюдение при товарните кораби (конвенция OIT 147),
 както и протоколите и поправките в тези свързани конвенции и кодекси, имащи задължителна сила, в сила от датата на изработване на настоящата директива;
2. „Меморандум за съгласие“: меморандумът за съгласие от Париж за проверките на корабите от страна на държавата на пристанището, подписан в Париж на 26 януари 1982 г., във версията в сила на датата на изработването на настоящата директива;
3. „кораб“: всеки морски кораб, подложен на една или повече конвенции и плаващ под флаг, различен от този на държавата на пристанището;
4. „офшорен терминал“: всяка фиксирана или плаваща платформа, оперираща на континенталното плато на държава-членка или над него;

5. „инспектор“: служител от държавния сектор или друго надлежно упълномощено от компетентния орган на държава-членка лице, пред която то е отговорно, извършващо инспекции за проверка от държавата на пристанището;
6. „инспекция“: посещение, осъществено на борда на кораб, за да се провери валидността на основните сертификати и на други документи и на състоянието на кораба, на неговото оборудване и на неговия екипаж, както и на условията на живот и работа на екипажа;
7. „детайлна инспекция“: инспекция, чрез която корабът, неговото оборудване и неговият екипаж биват подложени цялостно или частично, според случая, на задълбочена инспекция при условията, посочени в член 6, параграф 3, за всичко, отнасящо се до конструкцията, оборудването и екипажа, условията на живот и работа и съобразността с операционните процедури на борда на кораба;
8. „засилена инспекция“: инспекция при условията, посочени в член 7;
9. „спиране“: формалната забрана, подписана срещу излизането в открито море на кораб поради констатираните нередности, които, поотделно или цялостно, водят до невъзможността корабът да плава;
10. „спиране от експлоатация“: формалната забрана, подписана срещу продължаването на експлоатацията на кораб поради констатираните нередности, които, поотделно или цялостно, биха направили опасно продължаването на експлоатацията му.

Член 3

Приложно поле

1. Настоящата директива се прилага за всеки кораб, както и за екипажа му:
 - който спира в пристанище на държава-членка или на офшорен терминал
 - или
 - се придвижва в акваторията на такова пристанище или терминал.

Никаква разпоредба на настоящия член не следва да води до засягане на правата за намеса, с която разполага държава-членка по силата на основните международни конвенции.

2. За кораби с брутна водоизместимост по-малка от 500 бруто регистър тона държавите-членки прилагат разпоредбите на основна конвенция, които са приложими за тях, и вземат всяка необходима мярка в областите, непокрити от конвенция, за да осигурят това засегнатите кораби да не представляват явна опасност за сигурността, здравето или околната среда. За прилагането на настоящия параграф държавите-членки се ръководят от приложение 1 на Меморандума за съгласие.

3. Държавите-членки, които изискват да бъде извършена инспекция на кораб, плаващ под флаг на държава, неподписала конвенцията, се грижат да не бъде постигнато по-благоприятно споразумение за този кораб и за неговия екипаж, отколкото запазеното за кораб, плаващ под флаг на държава-страна по тази конвенция.

4. Риболовните кораби, военните кораби, обслужващите сгради, примитивните дървени плавателни съдове, кораби на държавните органи, използвани за нетърговски цели, и увеселителни кораби, използвани за нетоварни цели, се изключват от приложното поле на настоящата директива.

Член 4

Орган, натоварен да извършва инспекция

Държавите-членки поддържат пригодни морски администрации, по-надолу наричани „компетентни органи“, с оглед инспектирането на кораби и взимат всички пригодни мерки за осигуряване на това техните компетентни органи да изпълняват задачите си така, както са предвидени от настоящата директива.

Член 5

Задължения по инспекциите

1. Компетентният орган на всяка държава-членка осъществява всяка година общ брой инспекции, отговарящи на най-малко 25 % от броя на различните кораби, влезли в нейните пристанища по време на една представителна гражданска година.

2. Компетентният орган избира корабите за инспектиране, като дава приоритет на корабите, посочени в приложение I.

3. Държавите-членки се въздържат да инспектират корабите, които вече са били обект на инспекция в друга държава-членка в течение на предходните шест месеца, доколкото:

- този кораб не фигурира в списъка на приложение I,
- не е била отбелязана никаква нередност в рамките на предшестващата инспекция и,
- не е налице никакъв очевиден мотив да се пристъпи към инспекция.

4. Параграф 3 не се прилага за никаква експлоатационна проверка, специфично предвидена в конвенциите.

5. Държавите-членки и Комисията си сътрудничат с оглед довършване на приоритетите и практиките, които ще позволят да се преценява по-ефикасно кои кораби са в състояние да покажат нередности.

Всяка промяна, произтичаща от настоящия член, с изключение на числото 25 %, фигуриращо в параграф 1, се изпълнява според разпоредбите на член 19.

Член 6

Процедура на инспекция

1. Компетентният орган се грижи за това инспекторът да пристъпва най-малкото към долупосочените операции:

- a) да проверява сертификатите и съответните документи, изброени в приложение II;
- b) да си изяснява със сигурност общото състояние на кораба и най-вече на машинната зала, на помещенията за екипажа, вкл. хигиенните условия.

2. Инспекторът може да проучва всички сертификати и съответни документи, различни от тези, изброени в приложение II, които следва да се намират на борда на кораба по силата на конвенциите.

3. Когато в края на инспекция, посочена в параграфи 1 и 2, са налице очевидни мотиви да се повярва, че състоянието на кораба или на неговото оборудване, или на неговия екипаж, съществено не отговаря на съответните предписания на дадена конвенция, се извършва детайлна визита, включваща задълбочен проверка на съобразността с предписанията, отнасящи се до операционните процедури на борда на кораба.

Налице са „очевидни мотиви“, когато инспекторът констатира факти, които, на базата на неговото възприятие на професионалист, оправдават детайлна инспекция на кораба, на неговото оборудване или на неговия екипаж.

Примери за „очевидни мотиви“ са посочени в приложение III.

4. Основните определящи процедури и линии за проверка на корабите, специфицирани в приложение IV, следва да бъдат също спазвани.

Член 7

Засилена инспекция на някои кораби

1. В случай на очевидни мотиви, оправдаващи детайлна инспекция на даден кораб, класиран в категориите, изброени в приложение V, държавите-членки се стараят да осъществяват засилена инспекция.

2. Приложение V, точка Б, съдържа определящи незадължителни линии, отнасящи се за тази засилена инспекция.

3. Корабите, посочени в параграф 1, следва да бъдат подлагани само веднъж на засилена инспекция от една, която и да е, от компетентните органи на държавите-членки в продължение на период от дванадесет месеца. Във всеки случай тези кораби могат да бъдат подлагани на инспекция, предвидена в член 6, параграфи 1 и 2.

4. В случаи на пътнически кораби, осигуряващи редовни услуги по направление или от пристанище на държава-членка, се осъществява засилена инспекция на всеки кораб от компетентния орган на тази държава-членка. Когато пътнически кораб осигурява

такава услуга между пристанища на държави-членки, една от държавите, между които корабът пътува, предприема засилена инспекция.

Член 8

Доклад за инспекция по инициатива на капитана

1. В края на дадена инспекция, на детайлна инспекция или на засилена инспекция, инспекторът представя на капитана на кораба документ, отговарящ по формалния план на предписанията на приложение 3 на Меморандума за съгласие и посочващ резултатите от инспекцията, детайлите от решенията, взети от инспектора, както и корекционните мерки, които следва да вземе капитанът, собственикът или ползвателят.

2. В случай на нередности, оправдаващи спирането на кораба, документът, предоставен на капитана по силата на параграф 1, включва показания, отнасящи се до бъдещото публикуване на спирането съобразно разпоредбите на настоящата директива.

Член 9

Отстраняване на нередностите и спиране на кораба

1. Компетентният орган следва да е сигурен, че всяка потвърдена или разкрита нередност от предвидените инспекции, предвидени в членове 6 и 7, е била или ще бъде отстранена съобразно конвенциите.

2. Когато нередностите представляват явен риск за сигурността, здравето или околната среда, компетентният орган на държавата на пристанището, в което е инспектиран корабът, прави така че корабът да бъде спряен или експлоатацията, по време на която са били разкрити нередностите, да бъде прекратена. Забраната или спирането от експлоатация се вдига едва тогава, когато всякаква опасност изчезне или ако органът констатира, че корабът може при резерва за условия, които тя сметне за необходимо да наложи, да напусне пристанището или да бъде подновена експлоатацията без риск за сигурността и здравето на пътниците или на екипажа, или без риск за другите кораби, или без да представлява неразумна заплаха за морската среда.

3. За да се определи дали корабът следва да бъде спряен или не, инспекторът прилага критериите, обявени в приложение VI.

4. При изключителни обстоятелства, когато общото състояние на даден кораб е явно под нормите, компетентният орган може да отложи инспекцията на въпросния кораб, докато отговорните страни вземат необходимите мерки, за да може корабът да бъде съобразен със съответните предписания на конвенциите.

5. Когато инспекциите, посочени в членове 6 и 7 доведат до спиране, компетентният орган информира незабавно в писмена форма администрацията на държавата, която е разрешила на кораба да плава под неин флаг (по-долу наричана „държавата на флага“),

или консула, или при отсъствието на такъв, най-близкия дипломатически представител на тази държава, за всички обстоятелства, при които е била сметната за необходима дадена намеса. Освен това, посочените инспектори или органите, които са получили одобрението да бъдат натоварени с издаването на сертификати на кораба, биват също информирани при нужда.

6. Разпоредбите на настоящата директива се прилагат без накръняване на други условия, евентуално предвидени от конвенциите относно това, което е свързано с процедурите по уведомяване и на докладване, отнасящи се до проверка от държавата на пристанището.

7. В рамките на осъществения от държавата на пристанището проверка според настоящата директива се полагат всички възможни усилия за недопускане даден кораб да бъде ненадлежно спряен или да закъснее. Ако даден кораб бъде по такъв начин ненадлежно спряен или закъснее, корабособственикът или ползвателят е в правото си да поиска обезщетение за всяка понесена вреда или щета. В случаите, когато бъде подадена жалба заради дадено ненадлежно спиране или ненадлежно закъснение, ангажиментът за доказването им се пада на корабособственика или на ползвателя на кораба.

Член 10

Право на обжалване

1. Собственикът или ползвателят на даден кораб или негов представител в държавата-членка разполага с право на обжалване срещу решение за спиране, взета от компетентният орган. Обжалването не отлага спирането.

2. Държавите-членки въвеждат и поддържат в сила с оглед на това подходящи процедури по обжалване съобразно тяхното национално законодателство.

3. Компетентният орган информира надлежно капитана на даден кораб, посочен в параграф 1, за неговите права на обжалване.

Член 11

Последващи действия при инспекциите и на спирането

1. Когато нередностите, посочени в член 9, параграф 2, не могат да бъдат премахнати в пристанището, където се провежда инспекцията, компетентният орган на тази държава-членка може да разреши на кораба да влезе в най-близкия наличен пригоден док, избран от капитана и от засегнатите органи, доколкото условията, наложени от компетентния орган на държавата на флага, и възприети от тази държава-членка, бъдат спазвани. Тези условия гарантират, че корабът може да влезе във въпросния док, без да създава рискове за сигурността и за здравето на пътниците или на екипажа, без да създава рискове за други кораби или без да представлява неразумна заплаха за морската среда.

2. При обстоятелствата, посочени в параграф 1, компетентния орган на държавата-членка на пристанището, където е осъществена

инспекцията, уведомява компетентния орган на държавата, където се намира докът, уведомява страните, посочени в член 9, параграф 5, или всяка друг засегнат орган, за всички условия на пътуването.

3. Уведомлението на страните, посочени в параграф 2, е събрано с разпоредбите на приложение 2 на Меморандума за съгласие.

Компетентният орган на държава-членка, получател на това уведомление, информира органа, който го е уведомил, за взетите мерки.

4. Държавите-членки вземат мерки така че корабите, посочени в параграф 1, които навлизат в открито море:

- i) без да се съобразят с условията, установени от компетентният орган на държава-членка за пристанището на инспекцията или
- ii) като отказват да се съобразят с основните разпоредби на конвенциите, като не влизат в посочения док,

да получат отказ за достъп до всяко пристанище в Общността, докато собственикът или ползвателят покаже доказателство, удовлетворяващо държавата-членка, в която са констатирани нередностите, че корабът удовлетворява напълно основните разпоредби на конвенциите.

5. В условията, посочени в параграф 4, i), компетентният орган на държавата-членка, в която са били констатирани нередностите, уведомява незабавно компетентните органи на всички държави-членки.

При условията, посочени в параграф 4, ii), компетентният орган на държавата-членка, в която се намира докът, уведомява незабавно компетентните органи на всички държави-членки.

Преди да откаже влизане в пристанище, държавата-членка може да поиска консултации с администрацията, даваща флага на засегнатия кораб.

6. Независимо от параграф 4, достъпът до определено пристанище може да бъде разрешен от компетентният орган на държавата на пристанището в случай на форсмажор с оглед задължителна сигурност или за да премахне или намали риска от замърсяване или за да отстрани нередностите, при условие че бъдат взети пригодни мерки, удовлетворяващи компетентния орган на тази държава-членка, от страна на собственика, ползвателя или капитана на въпросния кораб, за да се гарантира, че корабът може да влезе в пристанището при пълна сигурност.

Член 12

Професионална компетентност на инспекторите

1. Инспекциите се осъществяват изключително от инспектори, удовлетворяващи критериите за квалификация, установени в приложение VII.

2. Когато компетентният орган на държавата на пристанището не разполага с изискуемите професионални познания, инспекторът от

тази компетентния орган може да бъде подпомаган от всяко лице, притежаващо изискуемите познания.

3. Инспекторите, действащи в рамките на проверките от държавата на пристанището, и лицата, които ги подпомагат, не следва да имат никакъв търговски интерес нито в пристанището, в което се извършва инспекцията, нито в посещаваните кораби. Инспекторите не следва също така да бъдат наемани от неправителствени организации, издаващи задължителни сертификати или сертификати за класифициране или осъществяващи предварителни посещения при издаването на тези сертификати на корабите, нито да работят за сметка на такива организации.

4. Всеки инспектор е приносител на личен документ във формата на лична карта, издадена от компетентния орган съобразно основното национално законодателство, която посочва, че инспекторът е оторизиран да осъществява инспекции.

За тази лична карта се изработва общ модел съобразно процедурата, предвидена в член 19.

Член 13

Доклади, изработвани от пилотите и от пристанищните администрации

1. Пилотите на държавите-членки, натоварени с пилотирането на корабите в дадено пристанище или ангажирани на корабите, осигуряващи пътя към дадено пристанище, разположен в държава-членка, информират незабавно компетентните органи на държавата на пристанището или крайбрежната държава, според случая, за евентуалните нередности, които са констатирани при нормалното осъществяване на техните функции и които създават риска за злепоставяне на сигурността на плаването или представляват заплаха за морската среда.

2. Когато пристанищните администрации при нормалното осъществяване на техните функции научат, че даден кораб, намиращ се в акваторията на пристанището, има нередности, които са в състояние да злепоставят сигурността на кораба или да представляват неразумна заплаха за морската среда, те информират незабавно за това компетентния орган на държавата на засегнатото пристанище.

Член 14

Сътрудничество

1. Всяка държава-членка изработва необходимите разпоредби за осигуряване на сътрудничество между своя компетентен орган, своите пристанищни администрации и други засегнати търговски органи или органи, за да може нейния компетентен орган да получи всяка нужна информация, засягаща корабите, влизащи в нейните пристанища.

2. Държавите-членки изработват необходимите разпоредби, за да осигурят обмен на информация и сътрудничество между своя

компетентен орган и компетентните органи на всички други държави-членки и за да поддържат операционната връзка, установена между нейния компетентен орган, Комисията и информационната система Sigenas E, създадена в Сен-Мало, Франция.

3. Информацията, посочени в параграф 2, са тези, които са изброени в приложение 4 на Меморандума за съгласие и които следва да бъдат предоставени съобразно член 15 на настоящата директива.

Член 15

Публикуване на информацията

Всеки компетентен орган публикува поне веднъж на три месеца информацията за спрени кораби в течение на предходните три месеца, които са били спрени повече от един път в течение на предходните двадесет и четири месеца. публикуваните информации съдържат следните сведения:

- името на кораба,
- името на корабособственика или на ползвателя на кораба,
- номерът ММО (Международна морска организация),
- държавата на флага,
- дружеството за сертифициране, при нужда, и при липса на друга възможност, всяка друга страна, издала сертификати на този кораб съобразно конвенциите за сметка на държавата на флага,
- мотивът за спирането,
- пристанището и датата на спирането.

Член 16

Възстановяване на разходите

1. В случай, че посочените в членове 6 и 7 инспекции потвърдят или разкрият по отношение изискванията на дадена конвенция нередности, които оправдават спирането на даден кораб, всички предизвикани от инспекциите разходи в продължение на нормален счетоводен период се покриват от собственика или ползвателя на кораба или от неговия представител в държавата на пристанището.

2. Всички разходи, свързани с инспекциите, осъществени от компетентния орган на държава-членка съобразно член 11, параграф 4, са за сметка на собственика или на ползвателя на кораба.

3. Спирането се сменя едва след цялостното плащане или при прехвърлянето на достатъчна гаранция за възстановяването на разходите.

Член 17

Данни, които се предоставят в рамките на надзора при изработването

1. Държавите-членки предоставят следните информации на Комисията и на секретариата на меморандума за съгласие:

- броят на инспекторите, работещи за тяхна сметка в рамките на проверката, осъществяван от държавата на пристанището съобразно настоящата директива. Когато осъществените инспекции от инспектори в рамките на проверките от държавата на пристанището представляват само една част от работния ангажимент на тези инспектори, общият брой инспектори следва да бъде отнесен към броя инспектори, осъществяващи функции при пълен работен ден,
- броят на корабите, влезли в техните пристанища за една предствителна гражданска година в течение на пет предходни години.

2. Информацията, изброени в параграф 1, се привеждат в рамките на три месеца, следващи влизането в сила на настоящата директива и впоследствие един път на всеки три граждански години, най-късно на 1-ви октомври.

Член 18

Комитет за регламентация

Комисията се подпомага от комитет, създаден по силата на член 12 от Директива 93/75/ЕИО, съобразно процедурата, предвидена в този член.

Член 19

Процедура за промяна

Настоящата директива може да бъде изменена съобразно процедурата, посочена в член 18, за:

- а) да се адаптират задълженията за инспектиране и на публикуване на държавите-членки, посочени в член 5, с изключение на числото 25 %, посочено в параграф 1, и в членовете 6, 7 и 15 на основата на придобития опит в светлината на изработването на настоящата директива и като се отчита развитието на Меморандума за съгласие;
- б) да се адаптират приложенията с цел те да бъдат съобразени с внесените изменения в конвенциите, протоколите, кодексите и засегнатите резолюции на международните организации и в меморандума за съгласие, и влизащи в сила.

Член 20

Изработване

1. Държавите-членки приемат необходимите законодателни, подзаконовни и административни разпоредби, за да се съобразят с

настоящата директива преди 31 юни 1996 г. Те незабавно уведомяват Комисията за това.

2. Когато държавите-членки приемат тези разпоредби, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при тяхното официално публикуване. Условието и редът на това позоваване се постановяват от държавите-членки.

3. Държавите-членки уведомяват Комисията за текста на разпоредбите от вътрешното законодателство, които те приемат в областта, регулирана от настоящата директива.

Член 21

Настоящата директива влиза в сила на двадесетия ден от датата на нейното публикуване.

Член 22

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.

Съставено в Люксембург на 19 юни 1995 година.

За Съвета

Председател

V. PONS

ПРИЛОЖЕНИЕ I

СПИСЪК НА КОРАБИТЕ, КОИТО СЕ ИНСПЕКТИРАТ ПРИОРИТЕТНО

(съобразно член 5, параграф 2) (*)

1. Корабите, влизащи за първи път в пристанище на държава-членка или след липса от дванадесет месеца или повече. За прилагането на тези критерии държавите-членки държат сметка също и за осъществените инспекции от членки на меморандума за съгласие. При липса на пригодни данни в тази посока, държавите-членки се основават на наличните информации на базата на данните Sirepac E и инспектират корабите, които не са били регистрирани в тази база от нейното създаване, на 1-и януари 1993 г.
2. Корабите, плаващи под флаг на държава, фигурираща в таблицата (променлива средна стойност за три години) за спиранията и закъсненията, надхвърлящи средната стойност, публикувана в годишния доклад на меморандума за съгласие.
3. Корабите, на които е било разрешено да напуснат пристанището на държава-членка при условие че констатираните нередности са били премахнати в определен срок, след изтичането на този срок.
4. Корабите, сигнализирани от пилоти или пристанищните администрации като представлящи нередности, които са в състояние да накърняват сигурността на плаването (съобразно Директива 93/75/ЕИО на Съвета от 13 септември 1993 г. и с член 13 на същата директива).
5. Корабите, чиито задължителни сертификати, отнасящи се до строителството и оборудването на кораба, издадени съобразно конвенциите, и сертификатите за класификация, са били издадени от органите, които не са одобрени по смисъла на Директива 94/57/ЕО на Съвета от 22 ноември 1994 г. ⁽¹⁾ относно общи правила и норми за организациите за инспектиране и преглед, и за съответните дейности на морските администрации.
6. Корабите, които не удовлетворяват наложените задължения от Директива 93/75/ЕИО.
7. Корабите, класирани в една категория, представляваща засилена инспекция (съобразно член 7 на настоящата директива).
8. Корабите, чиято класа е суспендирана в течение на шестте предходни месеца по съображения за сигурност.

(*) Подреждането на критериите не е показател за важността им.

(1) ОВ L 319, 12.12.1994 г., стр. 20.

ПРИЛОЖЕНИЕ II

СПИСЪК НА СЕРТИФИКАТИТЕ И ДОКУМЕНТИТЕ

(посочени в член 6, параграф 1)

1. Международен сертификат за тонаж (1969 г.)
2. — Сертификат за безопасност за пътнически кораб,
— Сертификат за безопасност при строеж за товарен кораб,
— Сертификат за безопасност на материал за оборудване на товарен кораб,
— Сертификат за безопасност радиотелеграфически за товарен кораб,
— Сертификат за сигурност радиотелефонен за товарен кораб,
— Сертификат за радиобезопасност за товарен кораб,
— Сертификат за освобождаване от такси,
— Сертификат за безопасност за товарен кораб.
3. Международен сертификат за годност за превоз на неупакован втечен газ;
— Сертификат за годност за превоз на неупакован втечен газ.
4. Международен сертификат за годност за превоз на опасни неупаковани химически продукти;
— Сертификат за годност за превоз на опасни неупаковани химически продукти.
5. Международен сертификат за предпазване от замърсяване с течни горива.
6. Международен сертификат за предпазване от замърсяване от вредни течни вещества, превозвани неупаковани.
7. Международен сертификат франко борда (1966 г.);
— Международен сертификат за освобождаване франко борда.
8. Регистър на течните горива (части I и II).
9. Регистър на товара.
10. Документ, уточняващ минималния личен състав за сигурност;
— Патенти.
11. Медицински сертификати (конвенция на Международната организация за транспорт № 73, отнасяща се до медицинските прегледи за моряците).
12. Сведения за стабилността.
13. Копие от удостоверение за съобразност и на сертификата, издадени съобразно Международния кодекс за управление за сигурността на експлоатацията на корабите и предпазването от замърсяване (резолюция А.741 (18) на ММО).
14. Сертификати, свързани със стабилността на корпуса и на инсталациите за движение на кораба, издадени от засегнатото дружество за класификация (да се изисква само ако корабът е класиран от дружество за класификация).

ПРИЛОЖЕНИЕ III

ПРИМЕРИ ЗА „ОЧЕВИДНИ МОТИВИ“, ОПРАВДАВАЩИ ДЕТАЙЛНА ИНСПЕКЦИЯ

(посочена в член 6, параграф 3)

1. Корабите, изброени в приложение I, с изключение на точка 1.
2. Отправен доклад или уведомление, дадено от друга държава-членка.
3. Доклад или жалба, идващи от капитана, на член на екипажа или на всяко лице или организация, имаща законен интерес от сигурността на експлоатацията на кораба, условията на живот и на работа на борда или от предпазването от замърсяване, освен ако засегнатата държава-членка оцени доклада или жалбата като явно неоснователна. Идентичността на лицето, от което идва докладът или жалбата, не следва да бъде разкривана на капитана, нито на собственика на засегнатия кораб.
4. Корабът е участвал в катастрофа на път към пристанището.
5. Регистърът на течните горива не е бил воден точно.
6. Корабът е обвинен за нарушение на разпоредбите, прилагащи се за отхвърлянето на веществата или на вредните течове.
7. Били са констатирани неточности по време на проучването на сертификатите и на другите бордни документи (член 6, параграф 1, буква а) и параграф 2).
8. Елементи сочат, че членовете на екипажа не удовлетворяват изискванията на член 8 на директива 94/58/ЕО на Съвета от 22 ноември 1994 г., отнасящи се до минималното равнище на образование на моряците⁽¹⁾.
9. Правилата за сигурността или директивите на ММО са били нарушени на равнище товар или други операции (напр. съдържание на кислород, надхвърлящо максималното предписано равнище, в проводите, водещи инертния газ към товарните цистерни).
10. Капитанът на даден танкер не е в състояние да пресметне изхвърлянията, установени в рамките на системата за надзор и на проверка за последното плаване под баласт.
11. Ролята на екипажа не е ясна или членовете на екипажа не знаят какви са техните задачи по време на пожар или при изоставяне на кораба.

⁽¹⁾ ОВ L 319, 12.12.1994 г., стр. 28.

ПРИЛОЖЕНИЕ IV

ПРОЦЕДУРИ ЗА ПРОВЕРКА НА КОРАБИТЕ

(посочени в член 6, параграф 4)

1. Процедури на проверка на корабите (резолюция А.466 (XII) на ММО) така, както са изменени.
 2. Принципи за наблюдение за определяне на личния състав в зависимост от сигурността (резолюция А.481 (XII) на ММО и нейните приложения): документ, уточняващ минималния личен състав за сигурност (приложение 1) и директивите за прилагане на принципите за наблюдение за определяне на личния състав в зависимост от сигурността (приложение 2).
 3. Прилаганите процедури за проверка на корабите и отводите от приложение I на Marpol 73/78 (резолюция А.542 (13) на ММО).
 4. Прилаганите процедури за проверка на корабите и отводите от приложение II на Marpol 73/78 (резолюция МЕРС 26 (23) на ММО).
 5. Процедури на проверка на експлоатационните мерки, визиращи гарантирането на сигурността на корабите и предпазването от замърсяване (резолюция А.742 (18) на ММО).
 6. Разпоредбите на Международния морски кодекс за опасни товари.
 7. Публикацията на Международната организация на труда (МОТ): „Инспектирането на условията на труд на борда на корабите: линии на поведение в областта на процедурите“.
 8. Приложение I на Меморандума за съгласие от Париж, директивите, използвани от инспекторите.
-

ПРИЛОЖЕНИЕ V

A. КАТЕГОРИИ КОРАБИ, ПОДЛОЖЕНИ НА ЗАСИЛЕНА ИНСПЕКЦИЯ

(по силата на член 7, параграф 1)

1. Танкери, до датата на спиране от плаване на които остават пет години или по-малко, съобразно разпоредбите на Магрол 73/78, приложение I, правило 13G, т.е.:
 - танкер, превозващ суров петрол от дадено пристанище в количество 20 000 тона или повече или продуктовоз, превозващ продукти от дадено пристанище в количество 30 000 тона или повече, не отговарящи на изискванията за нов танкер, определени в правило 1 (26) от приложение I от Магрол 73/78, бива подложен на засилена инспекция двадесет години след датата на лицензирането му, посочена в допълнението, във формуляр В, в сертификат IOPP, или двадесет години след тази дата, ако страничните цистерни на кораба или пространствата с двойно дъно, не използвани за превоз на петрол, отговарят на изискванията на правило 13G(4) на това приложение, освен ако корабът е бил преустроен, за да бъде съобразен с правило 13F на същото приложение,
 - даден танкер такъв, какъвто е посочен по-горе, отговарящ на изискванията за нов танкер, определени в правило 1 (26) на приложение I на Магрол 73/78, бива подложен на засилена инспекция двадесет и пет години след датата на издаването на лиценза му, посочена в допълнението, във формуляр В, в сертификата IOPP, освен ако е съобразен или е бил преустроен, за да бъде съобразен с правило 13F от същото приложение.
2. Кораби за превоз на неупаковани товари на повече от двадесет години, изчислени на базата на датата на производство, фигурираща в сертификатите за сигурност на кораба.
3. Пътнически кораби.
4. Кораби за газ и химически продукти на повече от десет години, изчислени от датата на построяване, фигурираща в сертификатите за сигурност на кораба.

B. ОПРЕДЕЛЯЩИ НЕЗАДЪЛЖИТЕЛНИ ЛИНИИ, ОТНАСЯЩИ СЕ ДО ЗАСИЛЕНАТА ИНСПЕКЦИЯ НА НЯКОИ КАТЕГОРИИ КОРАБИ

(посочени в член 7, параграф 2)

Засилената инспекция може да обхваща във възможната степен долупосочените точки. Инспекторите следва да осъзнават, че осъществената проверка на борда при изпълнението на някои операции, като укрепването на товара, върху които те имат пряко отражение, могат да засегнат сигурността на техните операции.

1. **ВСИЧКИ КОРАБИ** (всички категории от секция A)
 - общо спиране на електричеството и задействането на аварийния генератор,
 - инспекция на аварийното осветление,
 - действие на спасителната пожарна помпа с два струйника, закачени на основния провод,
 - действие на помпите за подсушаване,
 - затваряне на водонепроницаемите врати,
 - пускането на вода на спасителните лодки,
 - изпитване на телекомандването за аварийно спиране на котлите, на вентилацията и на горивните помпи,
 - изпитване на апарата за управление и на допълнителния апарат за управление,
 - инспекция на аварийните източници за електрическо захранване на радиоинсталациите,
 - инспекция и във възможната степен изпитване на сепаратора на машинната зала.
2. **ТАНКЕРИ**

Освен точките, изброени в точка 1, следните точки могат също да бъдат оценени като зависещи от засилената инспекция на танкерите:

 - фиксирана система за производство на пяна, инсталирана на палубата,

- система за борба с пожар,
- инспекция на пожарогасителите, инсталирани в машинната зала, помпената зала и в помещенията за екипажа,
- проверка на налягането на инертния газ и на неговото съдържание на кислород,
- проверка на доклада от посещението (резолюция А.744(18) на ММО) за определяне на евентуалните съмнителни зони, за които е изискуема инспекция.

3. КОРАБИ, ПРЕВОЗВАЩИ НАСИПНИ ТОВАРИ

Освен точките, изброени в точка 1, следните точки могат също да бъдат оценени като зависещи от засилена инспекция на кораби, превозващи неупаковани товари:

- евентуална корозия на усиляването на машинната палуба,
- евентуалната деформация и/или корозия на платната на люковете към трюмовете,
- евентуални локализиращи пукнатини и корозия в напречните прегради,
- достъп до трюмовете,
- проверка на доклада за посещението (резолюция А.744(18) на ММО) за определяне на евентуалните съмнителни зони, за които е изискуема инспекция.

4. КОРАБИ-ЦИСТЕРНИ ЗА ГАЗ И ХИМИЧЕСКИ ПРОДУКТИ

Освен точките, изброени в точка 1, следните точки могат също да бъдат оценени като зависещи от засилена инспекция на кораби, превозващи неупаковани товари:

- средства за проверка и за сигурност на товарните цистерни, що се отнася до температурата, налягането и равнището,
- анализатори за кислород и детектори за експлозивна атмосфера, вкл. тяхното калиброване. Наличие на средства за откриване на химически продукти (мехове), съдържащи пригоден брой газоанализатори, специфични за превозвания товар,
- средства за аварийно евакуиране от кабините, осигуряващи адекватна защита на дишането и на очите за всяко лице на борда на кораба (ако тези средства е изискуем за химическите продукти, изброени в международния сертификат за годност или сертификата за годност за превоз на опасни химически продукти в неупаковано състояние или за превоз на втечени газове в неупаковано състояние, според случая),
- проверка дали превозваният продукт е изброен в международния сертификат за годност или в сертификата за годност за превоз на опасни химически продукти в неупаковано състояние или за превоз на втечени газове в неупаковано състояние, според случая,
- фиксирани инсталации за борба с пожари, които се намират на палубата, независимо дали става дума за пяна или прахообразни химически продукти или друг продукт съобразно превозвания продукт.

5. ПЪТНИЧЕСКИ КОРАБИ

Освен точките, изброени в глава Б, точка 1, следните точки могат също да бъдат оценени като зависещи от засилена инспекция на кораби, превозващи неупаковани товари:

- изпитване на системата за откриване на пожари и за алармиране,
- проверка на затваряне на противопожарните врати,
- изпитване на системата за обща дифузия,
- изпитване за пожар с най-малкото един опит за всички елементи от оборудването за борба с пожар и участие на част от кухненския персонал,
- познаване на плана за проверка на пътническите кораби след авария от страна на основните членове на екипажа.

Ако се окаже възможно, инспекцията може да се проведе, докато корабът се движи към пристанището на държавата-членка или се отдалечава от него, със съгласието на капитана или на ползвателя. Инспекторите не възпрепятстват работата на кораба и не предизвикват ситуация, която е в състояние, по мнението на капитана, да заплаши сигурността на пътниците, на екипажа и на кораба.

ПРИЛОЖЕНИЕ VI

КРИТЕРИИ ЗА СПИРАНЕ НА КОРАБИ

(посочена в член 9, параграф 3)

Въведение

За определяне дали констатираните нередности в течение на дадена инспекция оправдават спирането на засегнатия кораб, инспекторът следва да прилага критериите, обявени в точки 1 и 2 по-долу.

Точка 3 съдържа примери на нередности, които могат сами по себе си да оправдаят спирането на засегнатия кораб (член 9, параграф 3).

1. Основни принципи

При излъчване на професионална оценка за определяне дали корабът следва да бъде задържан или не, инспекторът следва да прилага следните критерии:

Поредност

Корабите, които не са годни да излязат в открито море, следва да бъдат спрени при тяхната първа инспекция, каквото и да е времето, което корабът прекарва в пристанището.

Критерий

Корабът бива спрян, ако нередностите са достатъчно тежки, за да се налага даден инспектор да се върне на кораба, за да бъде сигурен, че те са отстранени преди започване на подготовката за отплаване.

Необходимостта инспекторът да се завърне на кораба е фактор, определящ тежестта на нередностите. Във всеки случай това задължение не се налага във всички случаи. Важно е това, че органът следва да провери по един или друг начин, за предпочитане чрез допълнително посещение, че нередностите са били отстранени преди отпътуването.

2. Прилагане на основните критерии

За да се реши дали констатираните нередности на даден кораб са достатъчно тежки за оправдаване на спирането на кораба, инспекторът проверява дали:

1. корабът разполага с основни и валидни документи;
2. корабът е с изискуем екипаж, уточнен в документа за минималния личен състав за сигурност.

В течение на инспекцията, инспекторът следва освен това да провери дали корабът и/или екипажът притежават следните възможности:

3. да изпълнят без опасност своето следващо пътуване;
4. да осигуряват в условията на сигурност укрепването, превозването и наздора на товара по време на цялото пътуване;
5. да осигури нормалното функциониране на машинната зала през цялото пътуване;
6. да осигури коректното задвижване и водене на кораба през цялото му пътуване;
7. да се бори ефикасно с пожари във всяка част на кораба, ако това се окаже необходимо, по време на следващото пътуване;
8. да напусне бързо и безопасно кораба и да осъществи спасяване, ако това се окаже необходимо по време на следващото пътуване;
9. да предпазва от замърсяване на околната среда през цялото времетраене на следващото пътуване;
10. да се поддържа адекватна стабилност през цялото времетраене на следващото пътуване;
11. да поддържа адекватна водонепроницаемост през цялото времетраене на следващото пътуване;
12. да съобщава за положение на бедствие, ако това се окаже необходимо в течение на следващото пътуване;
13. да осигури условия на сигурност и на хигиена на борда през цялото времетраене на пътуването.

Ако отговорът на една от тези проверки е отрицателен, като се отчетат всички констатирани нередности, следва сериозно да се предвиди спирането на кораба. Комбинация от по-малко тежки нередности може също да оправдае спирането на кораба.

3. За подпомагане на инспектора да използва настоящите директиви по-долу се намира списък на нередности, регрупиран съобразно прилаганите конвенция и/или кодекс, чийто характер на тежест е такъв, че може да оправдае спирането на засегнатия кораб. Този списък не претендира за изчерпателност.

3.1. Общи разпоредби

Отсъствието на валидни сертификати, изискуеми от основните инструменти. Във всеки случай, корабите, плаващи под флага на държава, която не е страна по конвенция (прилаган инструмент) или която не прилага друг основен инструмент, не биват упълномощавани да притежават сертификатите, предвидени от конвенцията или друг съответен инструмент. Липсата на изискуеми сертификати не представлява следователно само по себе си достатъчен мотив за спирането на тези кораби. Във всеки случай, за прилагането на клаузата, предвиждаща „да не се позволява тези кораби да се възползват от по-благоприятни условия“, корабът следва да бъде в широк смисъл съобразен с предписанията, преди да може да отплава в открито море.

3.2. Области, зависещи от конвенцията Solas (справките са посочени в скоби)

1. Дефектно действие на задвижването и други основни машини, както и електрически инсталации.
2. Недостатъчна чистота на машинните зали, излишък от омаслена вода на дъното на трюма, изолиране на канализациите, вкл. канализациите за отработени материали, маслопроводи, лошо функциониране на средствата за подсушаване на дъната на трюмовете.
3. Дефектно действие на аварийния генератор, на осветлението, на акумулаторите и на превключвателите.
4. Дефектно действие на основния апарат за управление и на допълнителния апарат за управление.
5. Липса, недостатъчен капацитет или сериозна повреда на индивидуалните спасителни средства, на спасителните лодки и салове и на средствата за пускане на вода.
6. Липса, несъобразност или сериозна повреда от характер да направи несъобразни с предвиденото им използване на система за откриване на пожар, на алармите за пожар, на средствата за борба с пожар, на фиксираните инсталации за гасене на пожари, на шлюзовете за вентилация, на клапите за пресичане на огъня, на средствата за бързо затваряне.
7. Липса, сериозна повреда или дефектно действие на защитата срещу пожар на зоната на товарната палуба на танкерите.
8. Липса, несъобразност или тежка повреда на светлините, маркерите или звуковите сигнали.
9. Липса или повреда в действието на радиооборудването за комуникации при бедствие и за сигурност.
10. Липса или дефектно действие на средствата за навигация, като се отчетат разпоредбите на правило V/12 (о) на конвенцията Solas.
11. Липса на изрядни морски карти и/или на всякаква друга подходяща плавателна публикация, необходима за осъществяване на пътуването, като се отчита фактът, че електронните карти могат да заместят картите.
12. Липса на противоексплозионна вентилация за отвеждане на дима от товарните помпени зали (правило Solas II-2/59.3.1).

3.3. Области, зависещи от кодекс IBC (справките са посочени в скоби)

1. Превоз на вещество, нефигуриращо в сертификата за годност или липса на данни за товара (16.2).
2. Липсващи или повредени средства за сигурност под високо налягане (8.2.3).
3. Електрически инсталации, които не са сигурни в същността си или не са съобразени с предписанията на кодекса (10.2.3).
4. Наличие на източници на огън в опасните зони, посочени в точка 10.2 (11.3.15).

5. Неспазване на специализираните изисквания (15).
 6. Недостатъчна термична изолация за чувствителни продукти (16.1).
 7. Недостатъчна термична изолация за чувствителни продукти (16.6).
- 3.4. *Области, зависещи от кодекс IGS (справките са посочени в скоби)*
1. Превоз на вещество, нефигуриращо в сертификата за годност или липса на данни за товара (18.1).
 2. Липса на средства за затваряне за помещенията за екипажа или обслужващите пространства (3.2.6).
 3. Пропусклива преграда за газ (3.3.2).
 4. Дефектен люк за въздух (3.6).
 5. Липсващи или повредени люкове за бързо затваряне (5.6).
 6. Липсващи или дефектни люкове за сигурност (8.2).
 7. Електрически инсталации, които не са заземени или не отговарят на изискванията на кодекса (10.2.4).
 8. Вентилатори в зоната на товара, които не работят (12.1).
 9. Аларми за налягане за товарните цистерни, които не работят (13.4.1).
 10. Повредени система за откриване на газ и/или система за откриване на токсични газове (13.6).
 11. Превоз на вещества, които са забранени без придружаваща валидна сертификация (17/19).
- 3.5. *Области, зависещи от конвенцията за товарните линии*
1. Обширни аварии или корозия, корозия на ламарините или на механизмите за обтягане на веригите на палубите или на корпуса, засягащи годността за плаване или устойчивостта на локализираните натоварвания, освен ако са били осъществени коректни временни поправки, за да се позволи на кораба да влезе в дадено пристанище, за да бъдат извършени там окончателните поправки.
 2. Видимо недостатъчна стабилност.
 3. Липса на достатъчна и надеждна информация, която може да бъде одобрена, позволяваща с бързи и прости методи на капитана да организира натоварването и баласта на своя кораб така, че да поддържа във всеки момент и при различните условия на пътуването сигурни граници на стабилността и да се избегне формирането на недопустима умора на конструкцията на кораба.
 4. Липса или сериозно увреждане или лошо действие на средствата за затваряне, на затварянето на люковете към трюмовете и на водонепроницаемите врати.
 5. Свърхнатоварване.
 6. Липса на товарна марка или невъзможността тя да бъде разчетена.
- 3.6. *Области, зависещи от конвенцията Marpol, приложение I (справките са посочени в скоби)*
1. Липса, тежка повреда или недостатъчно действие на средствата за сепариране на водите и течните горива, на система за надзор и на проверка на отхвърлянето на течните горива или на алармена система с праг от 15 ppm.
 2. Недостатъчен свободен капацитет на цистерната за преливане на бистрата част от течностите за предвиденото пътуване.
 3. Неразполагаем регистър за течните горива (20(5)).
 4. Незаконен монтаж на деривация на отпадъчните течности.
- 3.7. *Области, зависещи от конвенцията Marpol, приложение II (справките са посочени в скоби)*
1. Липса на наръчника P & A.
 2. Товарът не се проветрява по категории (3 (4)).

3. Неразполагам регистър на товара (9 (б)).
 4. Превоз на вещества, аналогични на течните горива, без да удовлетворяват изискванията или при липсата на даден, впоследствие изменен, сертификат (14).
 5. Незаконен монтаж на деривация на отработените течности.
- 3.8. *Области, зависещи от конвенцията STCW*
1. Личният състав, съставът или сертификацията на екипажа не отговаря на документа, уточняващ минималния личен състав за сигурност.
- 3.9. *Области, зависещи от конвенциите на МОР*
1. Недостатъчно количество храна за екипажа до следващото пристанище.
 2. Недостатъчно количество питейна вода за екипажа до следващото пристанище.
 3. Силно занижени хигиенни условия на борда.
 4. Липса на отопление в помещенията за екипажа на кораб, опериращ в зони, където температурата може да бъде изключително ниска.
 5. Наличие на наднормено количество отпадъци, блокиране на коридорите или на помещенията за екипажа от материали, товар или други ограничения на сигурността в тези зони.
- 3.10. *Области, неизискващи спирането, но изискващи отлагането на товарните операции*
- Недостатъчното функциониране (или поддръжка) на системата за инертен газ, двигателите или машините, свързани с товара, се оценяват като достатъчен мотив за отлагане на операциите по товаренето.
-

ПРИЛОЖЕНИЕ VII

МИНИМАЛНИ КРИТЕРИИ ЗА ИНСПЕКТОРИТЕ

(посочени в член 11, параграф 1)

1. Инспекторът следва да бъде упълномощен от компетентния орган на държавата-членка да пристъпва към проверка от държавата на пристанището.
2. Това ще рече, че:
 - инспекторът следва да е изпълнявал в продължение на поне една година функциите на инспектор на държавата на флага, свързани с инспекции и със сертифициране съобразно конвенциите
 - и
 - да бъде титуляр:
 - а) на диплома за капитан, разрешаваща му да поеме командването на кораб от 1600 БРТ или повече (правило II/2 STCW),
 - или
 - б) на диплома за главен механик, която му разрешава да изпълнява функциите на борда на кораб, чийто основен двигател има мощност, равна или по-голяма от 3000 kW (правило III/2 STCW),
 - или
 - в) на диплома за корабен архитект, на инженер-механик или на инженер в морската област и да има стаж от най-малко пет години на една от тези позиции,
 - инспекторите-титуляри на една от изброените в букви а) и б) дипломи следва да осъществяват в морето в продължение на най-малко пет години функциите на служител на „палуба“ или на служба „машини“, според случая,
- т.е.:
- инспекторът следва да бъде:
 - титуляр на подходяща университетска диплома или да е следвал еквивалентно образование и
 - да е следвал образование в училище за инспектори по сигурността на корабите и да е дипломиран от това училище, и
 - да е изпълнявал в продължение на най-малко две години функциите на инспектор на държавата на флага, натоварен с инспекции и сертифициране съобразно конвенциите.
3. Инспекторът следва да може да влиза в комуникация устно и писмено с моряците на говоримия език, най-често ползван за комуникации по море.
4. Инспекторът следва да притежава пригодно познание на разпоредбите на международните конвенции и на съответните процедури, отнасящи се до проверка, осъществяван от държавата на пристанището.
5. Инспекторите, неудовлетворяващи по-горе изброените критерии, също биват одобрени, ако са използвани от компетентния орган на държава-членка в рамките на проверка, осъществяван от държавата на пристанището на датата на изработването на настоящата директива.