

32001L0106

L 19/17

ОФИЦИАЛЕН ВЕСТНИК НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

22.1.2002

ДИРЕКТИВА 2001/106/ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА
от 19 декември 2001 година

за изменение на Директива 95/21/ЕО относно прилагането по отношение на кораби, които използват пристанища на Общността и плават във води под юрисдикцията на държавите-членки, на международните стандарти за безопасност на корабоплаването, предотвратяване на замърсяването и за условията на живот и работа на борда на корабите (държавен пристанищен контрол)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

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

като взеха предвид предложението на Комисията ⁽¹⁾,

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

като взеха предвид становището на Комитета на регионите ⁽³⁾,

в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Договора ⁽⁴⁾, в светлината на съвместния проект, одобрен на 13 ноември 2001 г. от Помирителния комитет,

като имат предвид, че:

- (1) Директива 95/21/ЕО на Съвета ⁽⁵⁾ създава в Европейската общност система за държавен пристанищен контрол на корабите, който се основава на уеднаквените процедури на инспекция и на задържане.
- (2) Необходимо е да се държи сметка за измененията, внесени в конвенциите, протоколите, кодексите и резолюциите на Международната морска организация (ММО), както и за развитието в рамките на Парижкия меморандум за разбирателство (MOU).
- (3) Разбираемо е, че нищо в настоящата директива няма за цел да прехвърли на държавите на пристанищата отговорностите на държавите на флага, по-специално тези, които се поемат от признатите организации, действащи от името на държавите на флага.
- (4) Някои кораби представляват явен риск за безопасността на море и за морската околна среда поради лошото си състояние, поради флага и предисторията си; сред тези кораби фигурират по-специално корабите, които плават под флага на държава, описана като представляваща „много завишен риск“ или „завишен риск“ в черния списък, публикуван в годишния доклад на Парижкия меморандум за разбирателство. Би следвало да се откаже достъпът на тези

кораби до пристанищата на Общността най-малко докато не бъде показано, че те могат да бъдат експлоатирани без опасност във водите на Общността. Трябва да бъдат установени насоки, които предвиждат процедури, приложими в случай на забрана на достъп и на отмяна на забраната. За целите на прозрачността списъкът на корабите, на които е бил отказан достъп до пристанища на Общността, би следвало да бъде официално публикуван.

- (5) Корабите, които имат висок целеви фактор, представляват особено голям риск за сериозно произшествие или замърсяване, което оправдава необходимостта да бъдат инспектирани често при спиране в пристанища на Общността.
- (6) Категориите кораби, изброени в приложение V към Директива 95/21/ЕО, представляват също голям риск от произшествие или замърсяване, когато достигнат определена възраст. Широките правомощия за преценка на инспектиращите органи за подбор на такива кораби за задълбочена инспекция не позволява да се постигне уеднаквяване на практиките в рамките на Общността. Поради това е необходимо инспекцията на тези кораби да стане задължителна. По-специално, като се имат предвид рисковете от мащабно замърсяване, причинявано от петролните танкери, и като се има предвид също фактът, че повечето недостатъци, които водят до задържане, се отнасят до корабите над петнадесетгодишна възраст, следва да се приложи режим на задълбочени инспекции за петролните танкери след петнадесетгодишната им възраст.
- (7) Съдържанието на задълбочените инспекции, за което са били установени насоки, може да варира сериозно според преценката на инспектиращия орган. За да се установят уеднаквени практики в рамките на Общността, тези насоки трябва да станат задължителни. Би следвало във всеки случай да се предвиди изключение, когато провеждането на инспекция на такива кораби, по-специално с оглед на състоянието на товарните цистерни на кораба, или на оперативни ограничения, свързани с операциите по товарене или разтоварване, не е възможно или би породило много големи рискове за безопасността на кораба, на неговия екипаж и на инспектора, както и за безопасността в акваторията на пристанището.
- (8) Държавите-членки би следвало да получат разрешение да организират задължителните инспекции ефективно, за да получат най-голямата добавена стойност в резултат на засилен режим на инспекции, като се отчитат различните експлоатационни условия и се използва сътрудничеството между пристанищата и държавите-членки, и като едновременно с това се спазват глобалните количествени цели в областта на инспектирането.

⁽¹⁾ ОВ С 212 Е, 25.7.2000 г., стр. 102, и ОВ С 154, 29.4.2001 г., стр. 67.

⁽²⁾ ОВ С 14, 16.1.2001 г., стр. 22.

⁽³⁾ ОВ С 22, 24.1.2001 г., стр. 19.

⁽⁴⁾ Становище на Европейския парламент от 30 ноември 2000 г. (ОВ С 228, 13.8.2001 г., стр. 133), Обща позиция на Съвета от 26 февруари 2001 г. (ОВ С 101, 30.3.2001 г., стр. 15), и Решение на Европейския парламент от 16 май 2001 г. (все още непубликувано в Официален вестник). Решение на Европейския парламент от 24 октомври 2001 г. и Решение на Съвета от 6 декември 2001 г.

⁽⁵⁾ ОВ L 157, 7.7.1995 г., стр. 1. Директива, последно изменена с Директива 1999/97/ЕО на Комисията (ОВ L 331, 23.12.1999 г., стр. 67).

- (9) Тъй като наемането на работа и обучение на квалифицирани инспектори изисква известно време, би следвало да се разреши държавите-членки да изграждат постепенно своите инспектиращи служби; като се вземат предвид характеристиките на пристанище Ротердам, по-специално гъстотата на трафика на кораби, които спират в него, може да се предвиди възможност за известно удължаване на срока за наемане на работа и обучение на инспекторите за това пристанище.
- (10) Структурните повреди по кораба са в състояние да утежнят риска от произшествия на море. Когато става дума за кораб, който пренася насипен товар във вид на суров петрол, такива произшествия могат да имат катастрофални последици за околната среда. Инспектиращият орган би следвало да пристъпи към визуално изучаване на достъпните части на кораба, за да открие тежка корозия и да вземе налагащите се последващи мерки, по-специално спрямо класифициращата организация, отговорни за структурното качество на корабите.
- (11) Задълбочената инспекция, основаваща се на задължителната проверка на определени елементи от кораба, изисква значително време и задълбочена организация. Би следвало да се улесни задачата по подготовка на инспекцията, което на свой ред ще повиши ефикасността. За тази цел капитанът или операторът на всеки кораб, влизаш в пристанище на Общността, би следвало да съобщи определена информация от оперативен характер.
- (12) Нарастващата роля на държавния пристанищен контрол в борбата срещу практиките, които не съответстват на стандартите, води до общо увеличаване на задачите на инспекторите. Поради това трябва да бъде положено усилие, за да се избягнат двойните инспекции и за това, инспекторите да бъдат по-добре информирани за съдържанието на инспекциите, извършени в предишни пристанища. Следователно в доклада, изготвен от инспектора в резултат на инспекция, при подробна или задълбочена инспекция, би следвало да се посочва кои части на кораба вече са били инспектирани; така инспекторът от следващото пристанище, в което корабът спира, може, където е приложимо, да реши да не инспектира дадена част от кораба, когато не е бил открит никакъв недостатък при предишната инспекция.
- (13) В областта на бордовото оборудване е налице съществен технически прогрес, който позволява записването на данните от пътуването (посредством записващи устройства на данните при пътуването — системите VDR или „черни кутии“), за да се улеснят разследванията след произшествие. С оглед значимостта на такова оборудване за безопасността на море и паралелно с усилията, предприети по този въпрос в рамките на ММО, то следва да стане задължително след период от най-много пет години след влизането в сила на настоящата директива, за товарните кораби, построени преди 1 юли 2002 г., които спират в пристанища на Общността, и, когато стане задължително, липсата или неизправността на това оборудване трябва да оправдава задържането на кораба.
- (14) Администрацията на държавата на флага на даден инспектиран кораб или съответната класифицираща организация би следвало да разполага с информацията за резултата от инспекцията, за да осигури по-ефективен мониторинг на развитието и, ако има такова, на влошаването на състоянието на кораба, за да се вземат своевременно необходимите мерки за отстраняване на нередностите.
- (15) Замяряване с нефт в резултат на авария е в състояние да предизвика значими щети на околната среда и на икономиката на засегнатия район. Поради това е необходимо да се провери дали петролните танкери, които спират в пристанищата на Европейската общност, са застраховани по подходящ начин срещу тези рискове.
- (16) Прозрачността на информацията, която се отнася до инспектираните и задържани кораби, представлява основен елемент на всяка политика, която цели да се възпре използването на кораби, които не отговарят на стандартите за безопасност. Във връзка с това е необходимо списъкът с публикуваната информация да се допълни, като в него се посочи самоличността на наемателя на кораба (за чартърен рейс). Би следвало също да се предостави на обществеността по-пълна и по-ясна информация за инспекциите и задържанятия, извършени в пристанища на Общността. Става дума, по-специално, за информацията, която се отнася се до по-задълбочените прегледи, извършени на борда на корабите както от органите на държавата на пристанището, така и от класифициращата организация, както и обяснение на мерките, взети от органите на държавата на пристанището или от съответната класифицираща организация в резултат на мярка за задържане, наложена по силата на директивата.
- (17) От съществено значение е да се контролира прилагането на директивата, за да се избегне рискът от съществуващи различия между равнищата на безопасност и нарушаване на конкуренцията между пристанищата и регионите на Общността. За тази цел Комисията би следвало да разполага с по-подробна информация, отнасяща се по-специално до движението на корабите в пристанищата, за да бъде в състояние да осъществява задълбочено проучване на условията на прилагане на директивата. Тази информация би следвало да бъде предоставяна на Комисията достатъчно често, за да позволи по-бърза намеса, когато бъдат констатирани недостатъци при прилагането на директивата.
- (18) Би следвало да се приемат необходимите мерки за привеждане на Директива 95/21/ЕО в съответствие с Решение 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 г. относно установяването на процедурите за упражняване на изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията ⁽¹⁾,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

Директива 95/21/ЕО се изменя, както следва:

1. Заглавието се заменя със следния текст:

„Директива 95/21/ЕО на Съвета от 19 юни 1995 година относно държавния пристанищен контрол на корабите;“.

⁽¹⁾ ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр. 23.

2. В член 2, параграфи 1 и 2 се заменят със следния текст:

„1. „Конвенции“ означава:

- Международната конвенция от 1966 г. за товарните водолинии (LL 66),
- Международната конвенция от 1974 г. за опазване на човешкия живот на море (SOLAS 74),
- Международната конвенция от 1973 г. за предотвратяване на замърсяването от кораби, и Протокола към нея от 1978 г. (Marpol 73/78),
- Международната конвенция от 1978 г. за вахтената служба, нормите за подготовка и освидетелстване на моряците (STCW 78),
- Конвенцията от 1972 г. за международните правила за предпазване от сблъскване на море (Colreg 72),
- Международната конвенция за измерване тонажа на кораби от 1969 г. (ITC 69),
- Конвенцията от 1976 г. относно търговското корабоплаване (минимални норми) (конвенция MOT № 147),
- Международната конвенция за гражданска отговорност за щети при замърсяване с нефт от 1992 г. (CLC 92),

както и протоколите и измененията към тези конвенции и свързаните с тях кодекси, имащи задължително действие, в сила на 19 декември 2001 г.

2. „Меморандум за разбирателство MOU“: Парижкият меморандум за разбирателство за държавния пристанищен контрол на корабите, подписан в Париж на 26 януари 1982 г., във версията в сила на 19 декември 2001 г.“

3. Член 4 се заменя със следния текст:

„Член 4

Инспектиращ орган

Държавите-членки поддържат съответни национални морски администрации, които разполагат с изисквания персонал, по-специално квалифицирани инспектори, наричани по-долу „компетентни органи“, за инспектирането на кораби, и взимат всички подходящи мерки, за да могат компетентните им органи да изпълняват задълженията си така, както е предвидено в настоящата директива.“

4. В член 5, параграфи 1, 2 и 3 се заменят със следния текст:

„1. Компетентният орган на всяка държава-членка осъществява всяка година общ брой инспекции на корабите, посочени в параграф 2 и в член 7, който отговаря на най-малко 25 % от средния годишен брой различни кораби, влезли в пристанищата на съответната държава-членка, изчислен на базата на трите най-близки календарни години, за които има налични статистики.

2. а) При условията на разпоредбите на член 7а, компетентният орган се грижи всеки кораб, който не е бил подложен на задълбочена инспекция и чийто целеви фактор, посочен в информационната система Sirenas, е по-висок от 50, да бъде подложен на инспекция в съответствие с член 6, при условие че е изтекъл срок от поне един месец от последната инспекция,

извършена в пристанище от региона, попадащ в приложното поле на Парижкия меморандум за разбирателство;

б) по отношение на подбора на другите кораби за инспектиране, компетентните органи определят приоритетния ред по следния начин:

— първите избрани кораби за инспектиране са посочените в приложение I, част I, независимо от техния целеви фактор,

— корабите, посочени в приложение I, част II, се избират в низходящ ред според приоритетния ред, произлизащ от стойността на техния целеви фактор, посочен в информационната система Sirenas.

3. Държавите-членки се въздържат да инспектират корабите, които вече са били инспектирани от друга държава-членка през предходните шест месеца, доколкото:

— корабът не фигурира в списъка на приложение I,

— не е отбелязан никакъв недостатък в резултат на предходната инспекция,

— не е налице никаква основателна причина да се пристъпи към инспекция,

— корабът не попада в приложното поле на разпоредбите на параграф 2, буква а)“.

5. Член 7 се заменя със следния текст:

„Член 7

Задължителна задълбочена инспекция на някои кораби

1. Кораб, класифициран в една от категориите, изброени в приложение V, раздел А, е възможно да бъде подложен на задълбочена инспекция след период от дванадесет месеца, считано от последната задълбочена инспекция, извършена в пристанище на държава, подписала Парижкия меморандум за разбирателство.

2. Ако такъв кораб е избран за инспекция в съответствие с член 5, параграф 2, буква б), се извършва задълбочена инспекция. Между две задълбочени инспекции може обаче да бъде извършена инспекция в съответствие с член 6.

3. а) Операторът или капитанът на кораб, за който е приложен параграф 1, съобщава цялата информация, предвидена в приложение V, раздел Б, на компетентния орган на държавата-членка на всяко пристанище, в което корабът спира след период от 12 месеца, считано от последната задълбочена инспекция. Тази информация се предоставя най-малко 3 дни преди предвидената дата на пристигане в пристанището или преди корабът да напусне предишното пристанище, ако се очаква пътуването да трае по-малко 3 дни;

б) всеки кораб, който не съответства на разпоредбите на буква а), се подлага на задълбочена инспекция в крайното пристанище.

4. При спазване на разпоредбите на член 7а, държавите-членки се грижат дадена задълбочена инспекция да бъде извършена на борда на кораб, за който е приложен параграф 3 и чийто целеви фактор е равен или по-голям от 7, в първото пристанище, където спира след период от 12 месеца, считано от последната задълбочена инспекция.

В случаите, когато държавите-членки не са в състояние да увеличат своя капацитет във времето за осъществяване на всички изисквани допълнителни инспекции, по-специално поради проблеми, свързани с назначаването и обучението на инспектори, им се позволява да изградят постепенно инспектиращите си служби до 1 януари 2003 г.. Този срок може да бъде продължен с шест месеца за пристанище Ротердам. Комисията уведомява за това държавите-членки и Европейския парламент.

5. Задълбочените инспекции се извършват в съответствие с процедурите, предвидени в приложение V, раздел В.

6. Когато изменение или проект за изменение на Парижкия меморандум рискува да отслаби обхвата на задължението за задълбочена инспекция по силата на настоящия член, Комисията предлага незабавно на Комитета, създаден по силата на член 18, проект за мерки с оглед повторното привеждане в съответствие с целите на настоящата директива на стойностите на целевия фактор.“

6. Добавя се следният член:

„Член 7а

Съблюдавана процедура, когато някои кораби не могат да бъдат инспектирани

1. Когато по оперативни причини държава-членка не е в състояние да извърши или инспекция на кораб, чийто целеви фактор е над 50 в съответствие с член 5, параграф 2, буква а), или задължителна задълбочена инспекция в съответствие с член 7, параграф 4, тази държава-членка уведомява незабавно системата Sirepas, че инспекцията не е извършена.

2. Уведомяването на Комисията за такива случаи се извършва на всеки шест месеца, както и причините, поради които не е била извършена инспекцията на съответните кораби.

3. В рамките на една календарна година броят нереализирани инспекции не надхвърля 5 % от средния годишен брой различни кораби, които могат да бъдат инспектирани, посочени в параграф 1, и които са спирани в пристанища на съответната държава-членка, изчислено на базата на трите последни календарни години, за които е налична статистика.

4. Корабите, посочени в параграф 1, се подлагат на инспекция в съответствие с разпоредбите на член 5, параграф 2, буква а), или на една задължителна задълбочена инспекция в съответствие с член 7, параграф 4, според случая, в следващото за тях пристанище на спиране, разположено в Общността.

5. Най-късно на 22 юли 2008 г. делът от 5 %, предвиден в параграф 3, се изменя, ако е целесъобразно, на базата на оценка, извършена от Комисията, в съответствие с процедурата, предвидена в член 19.“

7. Добавя се следният член:

„Член 7б

Мерки за отказ за достъп за някои кораби

1. Една държава-членка се грижи достъпът до нейните пристанища на кораб, класифициран в една от категориите на

приложение XI, раздел А, да бъде отказан, освен в случаите, предвидени в член 11, параграф 6, когато този кораб:

или

— плава под флага на държава, фигурираща в черния списък, публикуван в годишния доклад на Парижкия меморандум за разбирателство, и

— е бил задържан повече от два пъти в рамките на предходните двадесет и четири месеца в пристанище на държава, подписала Парижкия меморандум за разбирателство,

или:

— плава под флага на държава, описана като представляваща „много завишен риск“ или „завишен риск“ в черния списък, публикуван в годишния доклад на Парижкия меморандум за разбирателство, и

— е бил задържан повече от един път в рамките на предходните тридесет и шест месеца в пристанище на държава, подписала Парижкия меморандум за разбирателство.

Мярката за отказ за достъп се прилага от момента, в който корабът е получил разрешение да напусне пристанището, където му е било наложено второ или трето задържане, според случая.

2. За целите на параграф 1 държавите-членки се съобразяват с процедурите, посочени в приложение XI, раздел Б.

3. Комисията публикува на всеки шест месеца информацията, свързана с корабите, на които е бил отказан достъп в пристанищата на Общността, въз основа на настоящия член.“

8. Член 8 се заменя със следния текст:

„Член 8

Доклад за инспекция пред капитана

В края на инспекция, на подробна инспекция или на задълбочена инспекция, инспекторът изготвя доклад в съответствие с приложение IX. Копие от този доклад за инспекция се предоставя на капитана на кораба.“

9. Член 9 се изменя, както следва:

а) параграф 1 се заменя със следния текст:

„1. Компетентният орган се уверява, че всеки недостатък, потвърден или открит при инспекция, предвидена в член 5, параграф 2, и в член 7 е бил или ще бъде отстранен в съответствие с конвенциите.“;

б) параграф 3 се заменя със следния текст:

„3. За да се определи дали един кораб трябва да бъде задържан или не, инспекторът прилага критериите, посочени в приложение VI. В този контекст корабът бива спрян, ако не е оборудван с устройство за записване на данните от пътуването, когато използването му е задължително в съответствие с приложение XII. Ако недостатъкът не може да бъде отстранен лесно в пристанището, в което корабът е задържан, компетентният орган може да разреши на кораба да се придвижи до най-близкото подходящо пристанище, за да бъде лесно отстранен недостатъкът, или да изиска той да бъде отстранен в максимален срок от 30 дни. За тази цел се прилагат процедурите, определени в член 11.“;

в) параграф 5 се заменя със следния текст:

„5. Когато инспекциите, предвидени в член 5, параграф 2, и член 7 водят до задържане, компетентният орган уведомява незабавно в писмена форма, като включва и доклада от инспекцията, администрацията на държавата, чийто флаг корабът е получил разрешение да носи (по-долу наричана „администрация на флага“), или, когато това не е възможно, консула, или при отсъствието на такъв, най-близкия дипломатически представител на тази държава, за всички обстоятелства, при които е преценена като необходима такава намеса. Освен това, посочените инспектори или одобрените органи, натоварени с издаването на сертификати за клас или за сертификатите, издадени от името на държавата на флага в съответствие с международните конвенции, също биват уведомявани, ако е приложимо.“

10. В член 10, параграф 1 се заменя със следния текст:

„1. Собственикът или операторът на даден кораб или неговият представител в държавата-членка има право на жалба срещу решение за задържане или отказ на достъп, взето от компетентния орган. Жалбата не суспендира задържането или отказа за достъп.“

11. В член 14, параграф 2 се заменя със следния текст:

„2. Държавите-членки поддържат необходимите разпоредби за осигуряването на обмен на информация и сътрудничество между своя компетентен орган и компетентните органи на другите държави-членки и за поддържане на установената оперативна връзка между техния компетентен орган, Комисията и информационната система Sirenas, създадена в Сен Мало, Франция.“

С оглед провеждането на инспекциите, предвидени в член 5, параграф 2, и в член 7, инспекторите консултират публичните и частни бази данни, отнасящи се до инспекциите на кораби, достъпни чрез информационната система Equasis.“

12. В член 15, параграф 2 се заменя със следния текст:

„2. Информацията, посочена в приложение VIII, части I и II, както и информацията за промяна, суспендиране и отнемане на клас, предвидена в член 15, параграф 3 от Директива 94/57/ЕО, е на разположение в информационната система Sirenas. Тя се публикува в рамките на информационната система Equasis възможно най-скоро след провеждане на инспекцията или след отмяна на задържането.“

13. В член 15 се добавя следният параграф:

„5. Разпоредбите на настоящия член не засягат националните законодателства в областта на отговорността.“

14. В член 16 се добавя следният параграф:

„2а. В случай на задържане на кораб за недостатъци или липса на валидни сертификати така, както са предвидени в член 9 и в приложение VI, всички разходи, свързани със задържането в пристанището, са за сметка на собственика или на оператора на кораба.“

15. Членове 17 и 18 се заменят със следния текст:

„Член 17

Данни за мониторинг на прилагането

Държавите-членки предоставят на Комисията информацията, посочена в приложение X, спазвайки честотата, установена във въпросното приложение.

Член 18

Комитет за регулиране

1. Комисията се подпомага от комитета, създаден по силата на член 12 от Директива 93/75/ЕИО (наричан по-долу „Комитет“).

2. Когато се прави позоваване на настоящия параграф, се прилагат членове 5 и 7 от Решение 1999/468/ЕО при спазването на разпоредбите на член 8 от него.

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

3. Комитетът приема свой процедурен правилник.“

16. В член 19, въвеждащото изречение и буква а) се заменят със следния текст:

„Настоящата директива може, без се разширява приложното ѝ поле, да бъде изменяна в съответствие с процедурата, предвидена в член 18, параграф 2, за:

а) адаптиране на задълженията, посочени в член 5, с изключение на дела от 25 %, посочен в параграф 1, и в членове 6, 7, 7а, 7б, 8, 15 и 17, както и на приложенията, посочени във въпросните членове, на базата на натрупания опит в светлината на прилагането на настоящата директива и като се отчита развитието на Парижкия меморандум за разбирателство;“

17. Добавя се следният член:

„Член 19а

Санкции

Държавите-членки установяват система за санкции, които се прилагат в случай на нарушаване на националните разпоредби, приети за прилагане на настоящата директива, и взимат всички необходими мерки за гарантиране на прилагането на тези санкции. Така предвидените санкции трябва да са ефективни, пропорционални и възпиращи.“

18. В член 20 се добавя следният текст:

„4. Освен това, Комисията уведомява на редовни интервали Европейския парламент и Съвета за напредъка в прилагането на директивата в държавите-членки.“

19. Приложение I, част II се заменя с текста, фигуриращ в приложение I към настоящата директива.

20. Приложение II се изменя, както следва:

а) точка 10 се заменя със следните точки:

„10. документ, посочващ минималния екипаж по безопасността;

10 а. сертификати, издавани в съответствие с Конвенция STCW“;

- б) добавя се следната точка:
- „35. Сертификат за застраховка или друга финансова гаранция, отнасяща се до гражданската отговорност за щети при замърсяване с нефт (Международна конвенция за гражданската отговорност за щети при замърсяване с нефт, 1992 г.).“
21. В приложение III, точка 1, думите „II-8 и II-11“ се заменят с думите „и II-8“.
22. Приложение V се заменя с текста, фигуриращ в приложение II към настоящата директива.
23. Приложение VI се изменя, както следва:
- а) към точка 2 („Прилагане на основните критерии“) се добавя следният текст:
- „14. Да предоставят възможно най-изчерпателна информация при произшествие.“;
- б) в точка 3.1. думите „Липса на валидни сертификати“ се заменят с думите „Липса на валидни сертификати и документи“;
- в) в точка 3.2. се добавя следният текст:
- „15. Неизпълнение на задълбочената програма за инспекции, в съответствие с Конвенция SOLAS 74, глава XI, правило 2.
16. Липса или неизправност на VDR, когато нейното използване е задължително.“;
- г) в точка 3.6. се добавя следният текст:
- „5. Липсващо или несъответстващо на правило 13 G(3)(б) от Конвенция Магрой досие на докладите за прегледи.“
24. Приложение VIII се заменя с текста, фигуриращ в приложения III към настоящата директива.
25. Добавят се приложения IX, X, XI и XII, чийто текст фигурира в приложение IV към настоящата директива.

Член 2

1. Държавите-членки въвеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят

с настоящата директива, най-късно до 22 юли 2003 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 официалното им публикуване. Условието и редът на това позоваване се определят от държавите-членки.

3. Държавите-членки съобщават на Комисията текстовете на основните разпоредби на националното си законодателство в областта, уредена с настоящата директива.

Член 3

Комисията пристъпва към оценка на прилагането на настоящата директива най-късно на 22 юли 2006 г. Тази оценка обхваща, между другото, броя инспекции, извършени в отделните държави-членки в рамките на държавния пристанищен контрол, както и броя на извършените инспекции, включително и броя на задължителните задълбочени инспекции. Комисията уведомява за резултатите от своята оценка Европейския парламент и Съвета и, въз основа на оценката, определя дали е необходимо да се предложи директива за изменение или допълнително законодателство в тази област.

Член 4

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

Член 5

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.

Съставено в Брюксел на 19 декември 2001 година.

За Европейския парламент

Председател

N. FONTAINE

За Съвета

Председател

A. NEYTS-UYTTEBROECK

ПРИЛОЖЕНИЕ I

„II. Общ целеви фактор

За приоритетна се смята инспекцията на кораби, които попадат в една от категориите по-долу.

1. Корабите, които спират за първи път в пристанище на държава-членка или след отсъствие от дванадесет или повече месеца. При прилагане на тези критерии, държавите-членки държат сметка и за инспекциите, извършени от членовете на Меморандума за разбирателство. При липса на подходящи данни за тази цел, държавите-членки се позовават на информацията, съдържаща се в базата данни Sirenas и инспектират корабите, които не са били записани в тази база от пускането ѝ в експлоатация на 1 януари 1993 г.
2. Корабите, които не са били инспектирани от никоя държава-членка в рамките на последните шест месеца.
3. Корабите, чиито сертификати по закон, които се отнасят до корабната конструкция и оборудване, издадени в съответствие с конвенциите, и сертификатите за клас, са били издадени от организации, които не са одобрени по смисъла на Директива 94/57/ЕО на Съвета.
4. Корабите, плаващи под флага на държава, фигурираща в черния списък, публикуван в годишния доклад на Меморандума за разбирателство.
5. Корабите, на които е било разрешено да напуснат пристанището на държава-членка при известни условия, като:
 - а) недостатъци, които трябва да се отстранят преди тръгването;
 - б) недостатъци, които трябва да се отстранят в следващото пристанище на спиране;
 - в) недостатъци, които трябва да се отстранят в срок от 14 дни;
 - г) недостатъци, за които са уточнени други условия.Ако дейностите, свързани с кораба, са били предприети и недостатъците — отстранени, това се взема предвид.
6. Корабите, за които са били констатирани недостатъци по време на предишна инспекция, според броя на тези недостатъци.
7. Корабите, които са били задържани в предишно пристанище.
8. Корабите, плаващи под флага на държава, която не е ратифицирала всички съответни международни конвенции, предвидени в член 2 от настоящата директива.
9. Корабите, класифицирани от класифицираща организация с коефициент на недостатъци, надхвърлящ средния.
10. Кораби от категориите, предвидени в приложение V, раздел А.
11. Корабите на повече от 13 години.

За да се установи редът на приоритет за инспекция на кораби, изброени по-горе, компетентният орган отчита общия целеви фактор в информационната система Sirenas в съответствие с приложение I, раздел I към Парижкия меморандум за разбирателство. По-високият целеви коефициент отговаря на по-висок приоритет. Целевият фактор е равен на сумата от приложимите стойности на целевия фактор, както са определени в меморандума за разбирателство. Точки 5, 6 и 7 се отнасят само до инспекциите, извършени в рамките на последните дванадесет месеца. Общият целеви фактор не трябва да бъде по-малък от сумата на стойностите, определени в точки 3, 4, 8, 9, 10 и 11.

Въпреки това, по смисъла на член 7, параграф 4, общият целеви фактор не взема предвид точка 10.“

ПРИЛОЖЕНИЕ II

„ПРИЛОЖЕНИЕ V

А. КАТЕГОРИИ КОРАБИ, КОИТО ПОДЛЕЖАТ НА ЗАДЪЛБОЧЕНА ИНСПЕКЦИЯ (по силата на член 7, параграф 1)

1. Кораби-цистерни за газ и химични продукти на повече от десет години, изчислени от датата на построяване, фигурираща в сертификатите за безопасност на кораба.
2. Кораби за насипни товари на повече от дванадесет години, изчислени на базата на датата на построяване, фигурираща в сертификатите за безопасност на кораба.
3. Петролни танкери с брутен тонаж, надхвърлящ 3000 бруто регистър тона и на повече от петнадесет години, изчислени на базата на датата на построяването, фигурираща в сертификатите за безопасност на кораба.
4. Пътнически кораби на повече от петнадесет години, различни от пътническите кораби, посочени в член 2, букви а) и б) от Директива 1999/35/ЕО на Съвета от 29 април 1999 г. относно система за задължителни инспекции за безопасна работа при редовни услуги от ро-ро фериботи и бързоходни пътнически плавателни съдове ⁽¹⁾.

Б. ИНФОРМАЦИЯ, КОЯТО СЕ СЪОБЩАВА НА КОМПЕТЕНТНИЯ ОРГАН (по силата на член 7, параграф 3, буква а)

- А. име,
- Б. флаг,
- В. ако има такъв, ММО идентификационен номер на кораба,
- Г. дедуейт,
- Д. дата на построяване на кораба, определена на базата на датата, фигурираща в сертификатите за безопасност на кораба,
- Е. за корабите-цистерни:
 - Е.а. конфигурация: обикновен корпус, обикновен корпус със SBT, корпус с двойно дъно,
 - Е.б. състояние на товарните и на баластните цистерни: пълни, празни, запълнени с инертен газ,
 - Е.в. обем и вид на товара,
- Ж. вероятен час на пристигане в крайното пристанище или в пилотската станция, както се изисква от компетентния орган,
- З. предвиден престой при спиране,
- И. предвидени операции в крайното пристанище (натоварване, разтоварване, други),
- Й. предвидени задължителни контролни прегледи и значителни работи по поддръжка и ремонт, които ще бъдат извършени в крайното пристанище.

В. ПРОЦЕДУРИ, ОТНАСЯЩИ СЕ ДО ЗАДЪЛБОЧЕНАТА ИНСПЕКЦИЯ НА НЯКОИ КАТЕГОРИИ КОРАБИ (предвидени в член 7, параграф 5)

При условие за материалната изпълнимост или за евентуалните ограничения, свързани с безопасността на хората, на кораба или на пристанището, задълбочената инспекция трябва да обхваща най-малко посочените по-долу точки. Инспекторите трябва да вземат предвид факта, че безопасното осъществяване на някои операции на борда, като прехвърлянето на товара, може да бъде застрашено, ако по време на тези операции се налага извършването на изпитвания, които имат пряко отражение върху тях.

1. ВСИЧКИ КОРАБИ (категории от раздел А)

- прекъсване на електричеството и задействане на резервния генератор,
- инспекция на резервното осветление,
- функционирането на резервната пожарна помпа с два струйника, свързани към основния маркуч,

- функциониране на помпите за изхвърляне на вода,
- затваряне на водонепроницаемите врати,
- пускане на вода на спасителна лодка,
- изпитване за далекоуправление при спиране по спешност, например на котлите, на вентилацията и на горивните помпи,
- изпитване на рулевото устройство и на допълнителното рулево устройство,
- инспекция на източниците за резервно електрическо хранване на радиоинсталациите,
- инспекция и, във възможната степен, изпитване на сепаратора на машинното отделение.

2. КОРАБИ-ЦИСТЕРНИ ЗА ГАЗ И ЗА ХИМИЧНИ ПРОДУКТИ

Освен точките, изброени в раздел 1, задълбочената инспекция на корабите-цистерни за газ и за химични продукти трябва да включва следните точки:

- устройства за мониторинг и за безопасност на товарните цистерни, свързани с температурата, налягането и незапълнения обем,
- кислородни анализатори и детектори на метан, включително тяхното калибриране. Наличие на устройства за откриване на химикали (дозиметри), съдържащи подходящ брой епруветки за откриване на газ за специфичния превозван товар,
- екипировка за спешна евакуация от кабините, осигуряваща адекватна дихателна и зрителна защита за всяко лице на борда на кораба (ако тази екипировка се изисква за продуктите, изброени в Международния сертификат за годност или Сертификата за годност за превоз на опасни насипни химични продукти или за превоз на насипен втечен газ, според случая),
- проверка дали превозваният товар е упоменат в Международния сертификат за годност или в Сертификата за годност за превоз на опасни неупаковани химични продукти или за превоз на неупаковани втечени газове, според случая,
- стационарни инсталации за борба с пожар, намиращи се на палубата, било то под формата на пяна или на химичен продукт в прахообразно състояние, или под друга форма според превозвания продукт.

3. КОРАБИ ЗА НАСИПНИ ТОВАРИ

Освен точките, изброени в раздел 1, задълбочената инспекция на корабите за насипни товари трябва да включва следните точки:

- евентуална корозия на основите на палубните машини,
- евентуална деформация и/или корозия на капачите на люковете,
- евентуални пукнатини или локализирана корозия на напречните прегради,
- достъп до трюмовете,
- проверка на наличието на борда на посочените по-долу документи; преглед на тези документи и потвърждение на тяхното опоборение от държавата на флага или класифициращата организация:
 1. доклади за проверките, отнасящи се до конструкцията,
 2. доклади за оценките на състоянието на кораба,
 3. доклади за измерване на дебелината,
 4. описващ документ, предвиден в резолюция А.744(18) на ММО.

4. ПЕТРОЛНИ ТАНКЕРИ

Освен точките, изброени в раздел 1, задълбочената инспекция на петролните танкери трябва да включва следните точки:

- стационарна система за гасене на пожари с пяна, инсталирана на палубата,
- противопожарно оборудване въобще,
- инспекция на пожарогасителите, инсталирани в машинното отделение, помпеното отделение и жилищните помещения,
- контрол на налягането на инертния газ и на неговото съдържание на кислород,
- баластни цистерни: изпитва се най-малко една от баластните цистерни, намираща се в товарната зона, като се започне от люка на цистерната/достъпа до палубата и впоследствие във вътрешността, ако инспекторът установи, че са налице основателни причини, които оправдават продължаването на инспекцията,
- проверка на наличието на борда на посочените по-долу документи; преглед на тези документи и потвърждение на тяхното одобрение от държавата на флага или класифициращата организация:
 1. доклади за проверките, отнасящи се до конструкцията,
 2. доклади за оценките на състоянието на кораба,
 3. доклади за измерване на дебелината,
 4. описващ документ, предвиден в резолюция А.744(18) на ММО.

5. ПЪТНИЧЕСКИ КОРАБИ, КОИТО НЕ ПОПАДАТ В ПРИЛОЖНОТО ПОЛЕ НА ДИРЕКТИВА 1999/35/ЕО

Освен точките, изброени в раздел В 1, задълбочената инспекция на пътнически кораби трябва да включва следните точки:

- изпитване на системата за откриване на пожар и за алармиране,
- изпитване на затварянето на противопожарните врати,
- изпитване на озвучителната уредба,
- противопожарно учение с най-малко едно изпитване на цялото противопожарно оборудване и участие на част от кухненския и обслужващия персонал,
- демонстриране, че членовете на екипажа на ключови позиции са запознати с плана за контрол на пътническите кораби за щети.

Ако се счита за необходимо, инспекцията може да бъде продължена, докато корабът е на път към пристанището на държавата-членка или се отдалечава от него, със съгласието на капитана или на оператора на кораба. Инспекторите не възпрепятстват работата на кораба и не предизвикват ситуация, която може, по преценка на капитана, да застраши безопасността на пътниците, на екипажа и на кораба.

(¹) ОВ L 138, 1.6.1999 г., стр. 1.“

ПРИЛОЖЕНИЕ III

Приложение VIII се заменя със следния текст:

„ПРИЛОЖЕНИЕ VIII

Публикуване на информацията, отнасяща се до задържане и инспекции в пристанища на държавите-членки (предвидени в член 15)

- I. Информацията, публикувана в съответствие с член 15, параграф 1, трябва да включва следните елементи:
- името на кораба,
 - ММО-номера,
 - типа на кораба,
 - бруто тонажа,
 - годината на построяване, определена на базата на датата, фигурираща в сертификатите за безопасност на кораба,
 - името и адреса на собственика или на оператора на кораба,
 - за корабите, превозващи наливни или насипни товари, името и адреса на наемателя, отговарящ за избора на кораба, и типа наемане,
 - държавата на флага,
 - класифициращата организация или класифициращите организации, според случая, която/които е/са издала/и сертификати за клас на този кораб, ако има такива,
 - класифициращата организация или класифициращите организации и/или всяка друга страна, която/които е/са издала/и сертификати за клас на този кораб в съответствие с прилагашите се конвенции от името на държавата на флага, с изброяване на издадените сертификати,
 - пристанището и датата на последната задълбочена инспекция и, ако е приложимо, пояснението, че е било постановено задържане,
 - пристанището и датата на последния специален преглед и името на организацията, която е осъществила прегледа,
 - броя на задържанятия през последните 24 месеца,
 - страната и пристанището на задържане,
 - датата на отмяната на задържането,
 - продължителността на задържане в дни,
 - броя на констатираните недостатъци и причините за задържане с ясни и разбираеми понятия,
 - описание на мерките за продължаването на задържането, взети от компетентния орган, и, ако е приложимо, от класифициращата организация,
 - ако на кораба е бил отказан достъп до пристанище на Общността, причините за този отказ, изразени с ясни и разбираеми понятия,
 - посочването, ако е приложимо, дали е налице отговорност на класифициращата организация или на всеки друг частен орган, извършил прегледа по отношение на недостатъците, които, самостоятелно или в комбинация, са довели до задържане,
 - описание на взетите мерки в случай на кораб, който е получил разрешение да продължи пътя си до най-близкия подходящ ремонтен док, или на когото е бил отказан достъп до пристанище на Общността.
- II. Информацията, отнасяща се до инспектираните кораби, публикувана в съответствие с член 15, параграф 2, трябва да включва следните елементи:
- името на кораба,
 - ММО-номера,
 - типа на кораба,
 - бруто тонажа,
 - годината на построяване,
 - името и адреса на собственика или оператора на кораба,
 - за корабите, превозващи наливни или насипни товари, името и адреса на наемателя, отговорен за избора на кораба и за типа наемане,

- държавата на флага,
 - класифициращата организация или класифициращите организации, според случая, коя/и/то е/са издала/и сертификати за клас на този кораб, ако има такива,
 - класифициращата организация или класифициращите организации и/или всяка друга страна, коя/и/то е/са издала/и сертификати за клас на този кораб в съответствие с прилагашите се конвенции от името на държавата на флага, с изброяване на издалените сертификати,
 - страната, пристанището и датата на инспекцията,
 - броят и характерът на недостатъците.“
-

ПРИЛОЖЕНИЕ IV

Добавят се следните приложения IX, X, XI и XII:

„ПРИЛОЖЕНИЕ IX

Доклад за инспекция, изготвен в съответствие с член 8

Докладът за инспекция включва най-малко следните елементи:

I. *Обща информация*

1. Компетентен орган, изготвил доклада.
2. Дата и място на инспекцията.
3. Име на инспектирания кораб.
4. Флаг.
5. Тип кораб.
6. ММО-номер.
7. Позивни.
8. Бруто тонаж.
9. Дедуейт (където е приложимо).
10. Година на построяване, определена на базата на датата, фигурираща в сертификатите за безопасност на кораба.
11. Класифицираща организация или класифициращи организации, според случая, коя/и/то е/са издала/и сертификати за клас на този кораб, ако има такива.
12. Класифициращата организация или класифициращите организации и/или всяка друга страна, коя/и/то е/са издала/и сертификати за клас на този кораб в съответствие с прилагашите се конвенции от името на държавата на флага.
13. Име и адрес на собственика или оператора на кораба.
14. Име и адрес на наемателя, отговорен за избора на кораба и типа наемане за корабите, превозващи наливни или насипни товари.
15. Крайна дата на изготвяне на доклада за инспекция.
16. Забележка, посочваща, че подробната информация, отнасяща се до инспекция или задържане, могат да бъдат публикувани.

II. *Информация, отнасяща се до инспекцията*

1. Сертификати, издавани при прилагане на съответните международни конвенции, орган или организация, който/която е издал/а съответния/ите сертификат/и, с посочване на датите на издаване и на изтичане на валидността.
2. Възли или детайли на кораба, които са били предмет на инспекция (в случай на подробна или задълбочена инспекция).
3. Тип инспекция (инспекция, подробна инспекция, задълбочена инспекция).
4. Характер на недостатъците.
5. Взети мерки.

III. *Допълнителна информация в случай на задържане*

1. Дата на мярката за задържане.
2. Дата на отмяна на мярката за задържане.
3. Характер на недостатъците, оправдаващи мярката за задържане (позоваване на конвенции, ако е приложимо).
4. Сведения за последната междинна или годишна проверка.

5. Посочване, ако е приложимо, дали е наличие отговорност на класифициращата организация или на всеки друг частен орган, извършил прегледа по отношение на недостатъците, които, самостоятелно или в комбинация, са довели до задържане.
6. Взети мерки.

ПРИЛОЖЕНИЕ X

Данни, които се предоставят в рамките на мониторинга на прилагане на член 17

1. Всяка година държавите-членки предоставят на Комисията следните данни, отнасящи се за изтеклата година, най-късно на 1 април:

- 1.1. Брой инспектори, работещи от тяхно име в рамките на държавния пристанищен контрол на корабите.

Информацията трябва да бъде предоставяна на Комисията, като се следва образецът в таблицата по-долу:

| Пристанище/Зона | Брой инспектори на пълен работен ден | Брой инспектори на непълен работен ден ⁽¹⁾ | Преизчисляване в пълен работен ден |
|-----------------|--------------------------------------|---|------------------------------------|
| Пристанище X | | | |
| Пристанище Y | | | |
| ОБЩО | | | |

⁽¹⁾ Когато извършените инспекции от инспекторите в рамките на държавния пристанищен контрол представляват само част от работния ангажимент на тези инспектори, общият брой инспектори трябва да бъде сведен до брой инспектори, работещи на пълен работен ден.

Тази информация трябва да бъде предоставена в национален план и за всяко от пристанищата на оценяваната държава-членка. По смисъла на настоящото приложение под пристанище следва да се разбира индивидуално пристанище, както и географската зона, обслужвана от един инспектор или екип от инспектори, обхващаща, ако има такива, повече от едно индивидуални пристанища. Един инспектор може да бъде ангажиран в повече от едно пристанище/една географска зона.

- 1.2. Общ брой различни кораби, посетили пристанища на национално равнище.

2. Държавите-членки трябва:

- a) или да предоставят на Комисията на всеки шест месеца списъка с движенията на различните кораби, различни от тези, които осигуряват редовни фериботни услуги, посетили техните пристанища, включително ММО-номерата на корабите и датата на тяхното пристигане;
- b) или да предоставят на системата Sirenas номерата според ММО и датата на пристигане на корабите, различни от осигуряващите редовни фериботни услуги, които посещават всеки ден техните пристанища.

Държавите-членки трябва да предоставят на Комисията списъка с редовните фериботни услуги, предвидени в букви a) и b), най-късно шест месеца след прилагането на настоящата директива, и, впоследствие, всеки път, когато бъдат настъпят промени в тези услуги.

ПРИЛОЖЕНИЕ XI

- A. КАТЕГОРИИ КОРАБИ, НА КОИТО Е БИЛ ОТКАЗАН ДОСТЪП ДО ПРИСТАНИЩА НА ОБЩНОСТТА (по силата на член 7б, параграф 1)

1. Кораби-цистерни за газ и за химични продукти.
2. Кораби за насипни товари.
3. Петролни танкери.
4. Пътнически кораби.

- B. ПРОЦЕДУРИ, ОТНАСЯЩИ СЕ ДО ОТКАЗА НА ДОСТЪП ДО ПРИСТАНИЩА НА ОБЩНОСТТА (по силата на член 7б, параграф 2)

1. Когато са изпълнени условията, описани в член 7б, компетентният орган на пристанището, в което корабът е задържан за втори или трети път, според случая, трябва да уведоми в писмена форма капитана и собственика или оператора на кораба за мярката за отказ на достъп, наложена по отношение на кораба.

Компетентният орган трябва да уведоми също администрацията на държавата на флага, съответната класифицираща организация, другите държави-членки, Комисията, Административния център по морските въпроси и Секретариата на Парижкия меморандум за разбирателство.

Мярката за отказ на достъп влиза в сила от момента, в който корабът получи разрешение да напусне пристанището след отстраняване на недостатъците, причинили задържането.

2. За да бъде отменена мярката за отказ на достъп, собственикът или операторът на кораба трябва да отправи официално искане до компетентния орган на държавата-членка, която е наложила въпросната мярка. Това искане се придружава от атестация на администрацията на държавата на флага, удостоверяваща, че корабът е изляло в съответствие с приложимите разпоредби от международните конвенции. Искането за отмяна на мярката за отказ на достъп трябва също да бъде придружено, където е приложимо, от атестация на класифициращата организация, която е класифицирала кораба и удостоверява, че корабът е в съответствие със стандартите за класификация, утвърдени от въпросната организация.

3. Мярката за отказ на достъп може да бъде прекратена едва след нова инспекция на кораба в съгласувано пристанище от инспекторите на компетентния орган на държавата-членка, която е наложила мярката за отказ на достъп и само ако е предоставено удовлетворяващо тази държава-членка доказателство, че корабът спазва напълно приложимите разпоредби от международните конвенции.

Ако договореното пристанище е разположено в рамките на Общността, компетентният орган на държавата-членка на крайното пристанище може, със съгласието на компетентния орган на държавата-членка, която е наложила мярката за отказ на достъп, да разреши на кораба да стигне до въпросното пристанище с единствена цел да се провери, дали корабът удовлетворява условията, предвидени в параграф 2.

Повторната инспекция е задълбочена инспекция, която трябва да обхване най-малкото съответните елементи, фигуриращи в приложение V, раздел B.

Всички разходи за тази задълбочена инспекция се понасят от собственика или оператора на кораба.

4. Ако резултатите от задълбочената инспекция удовлетворяват държавата-членка в съответствие с точка 2, мярката за отказ на достъп се отменя. Собственикът или операторът на кораба биват писмено уведомени за това.

Компетентният орган трябва също да уведоми за своето решение в писмена форма администрацията на държавата на флага, съответната класифицираща организация, другите държави-членки, Комисията, Административния център по морските въпроси и Секретариата на Парижкия меморандум за разбирателство.

5. Информацията, отнасяща се до корабите, на които е отказан достъп до пристанищата на Общността, трябва да бъде на разположение в системата Sirenas и публикувана в съответствие с разпоредбите на член 15 и на приложение VIII.

ПРИЛОЖЕНИЕ XII

Международни изисквания и изисквания на Общността относно системите за записване на данните от пътуването

Корабите, които влизат в посочените по-долу класове, които посещават пристанище на държава-членка на Общността, трябва да бъдат оборудвани с устройство за записване на данните от пътуването в съответствие със стандартите, установени от резолюция A.861(20) на ММО и със стандартите за изпитване, установени от стандарт № 61996 на Международната електротехническа комисия (IEC):

- пътническите кораби, построени на или след 1 юли 2002 г.,
- пътнически фериботи, построени преди 1 юли 2002 г., най-късно на датата на първия преглед, осъществен на или след 1 юли 2002 г.,
- пътническите кораби, различни от ро-ро пътническите фериботи, построени преди 1 юли 2002 г., най-късно на 1 януари 2004 г.,
- корабите, различни от пътнически кораби с тонаж от 3000 бруто регистър тона и повече, и построени на или след 1 юли 2002 г.

Корабите, влизащи в посочените по-долу класове и построени преди 1 юли 2002 г., които посещават пристанище на държава-членка на Общността, трябва да бъдат оборудвани с устройство за записване на данните от пътуването в съответствие с относимите стандарти на ММО в тази сфера:

- товарните кораби с бруто тонаж 20 000 бруто регистър тона и повече, най-късно до датата, установена от ММО, или, при отсъствие на решение на ММО, най-късно до 1 януари 2007 г.,
- товарните кораби с бруто тонаж 3000 бруто регистър тона или повече, но под 20 000 бруто регистър тона, най-късно до датата, установена от ММО, или, при отсъствието на решение на ММО, най-късно до 1 януари 2008 г.“