

**BG**

**BG**

**BG**



КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, 11.6.2008 г.  
COM(2008) 208 окончателен

2005/0238 (COD)

**СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ**

**съгласно член 251, параграф 2, втора алинея от Договора за ЕО**

**относно**

**общата позиция, приета от Съвета с оглед приемането на директива на Европейския парламент и на Съвета относно държавния пристанищен контрол (преработена)**

(представена от Комисията)

## **СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ**

**съгласно член 251, параграф 2, втора алинея от Договора за ЕО**

**относно**

**общата позиция, приета от Съвета с оглед приемането на директива на Европейския парламент и на Съвета относно държавния пристанищен контрол (преработена)**

### **1. ИСТОРИЯ НА ДОСИЕТО**

Дата на предаване на предложението на ЕП и Съвета 24.1.2006 г.  
[(документ COM(2005) 588 окончателен – 2005/0238 (COD)]

Дата на становището на Комитета на регионите: 15.6.2006 г.

Дата на становището на Европейския икономически и социален комитет: 13.9.2006 г.

Дата на становището на Европейския парламент на първо четене: 25.4.2007 г.

Дата на предаване на измененото предложение: [...]

Дата на приемане на общата позиция: [...]

### **2. ЦЕЛ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО НА КОМИСИЯТА**

Предложението за преработване на Директива 95/21/ЕО относно държавния пристанищен контрол представлява един от елементите на серия мерки, целящи засилването и допълването на съществуващото законодателство по отношение на безопасността на корабоплаването.

Освен полагането на усилия, необходими за консолидиране на директивата в общ текст за придаване на повече съгласуваност в него, Комисията цели реформа в дълбочина на съществуващата система за държавен пристанищен контрол, за да се концентрира върху корабите, които са извън нормите и представляват нелоялна конкуренция за качествените кораби от европейската флота.

Тези действия имат двойна цел: да замести, от една страна, индивидуалната цел отделна държава-членка да контролира 25 % от корабите с колективна цел – от мащаба на целия Европейски съюз – контрол върху целия корабен флот. Да извършва по-чести инспекции на корабите с по-висок рисков профил, от друга страна. Твърде много кораби извън нормите понастоящем минават през ситото. Новата система ще позволи

да се избегне това, като възнагради качествените кораби с по-рядко контролиране, което ще допринесе също за по-ефикасното използване на ресурсите.

Корабите извън нормите, които само преминават през европейски води, без да използват пристанища, представляват особен риск. Затова Комисията има намерение също да засили инспекциите при котвените стоянки в открито море.

Освен това Комисията предлага засилване на режима на забрана, като го разшири за всички категории кораби, като установи минимален срок за забрана и като предвиди постоянна забрана за корабите, които вече са били обект на две забрани и които биват задържани за трети път. Комисията предлага също публикуване на черен списък на корабоплавателните дружества, които се представят зле.

И накрая, по отношение на техническите си аспекти, предложението се опира на експертните оценки, извършвани според меморандума от Париж (МП) относно държавния пристанищен контрол.

### **3. КОМЕНТАРИ ОТНОСНО ОБЩАТА ПОЗИЦИЯ**

Принципите и основните условия, предложени от Комисията за прилагането на новия инспекционен режим най-общо се поддържат от Съвета в неговата обща позиция, приета единодушно (Малта се въздържа). В тази връзка Съветът предлага подкрепата си за този нов режим, предвиждащ стопроцентов контрол над корабите с предимство за по-нередовните кораби.

Комисията подкрепя подхода, поддържан от Съвета по отношение на гъвкавостта на новия инспекционен режим. Този механизъм всъщност е съществен за гарантирането на достатъчна гъвкавост във функционирането на новия режим. Все пак по отношение на разрешения таван за пропуснати инспекции Комисията счита, че 5 % пропуснати инспекции, колкото е предложила и което съответства освен това на предвиденото в настоящата директива, представлява реалистичен подход. Комисията следователно не може да приеме този процент да се увеличи на 10 % за корабите със слаб или среден коефициент на риск, както предвижда Съветът, защото това би представлявало отклонение от главната цел на новия инспекционен режим, а именно инспекцията на всички кораби, които често посещават пристанищата на Европейския съюз.

Съветът освен това се е отклонил значително от предложението на Комисията в един важен аспект от последното, като е премахнал постоянната забрана и я е заменил с ограничена във времето забрана, която би могла да се вдигне след 36 месеца въз основа на много критерии. Комисията не може да подкрепи подхода на Съвета по този въпрос.

В по-малка степен, но също така проблематичен е и начинът, по който Съветът третира в общата си позиция въпроса за инспекциите при котвени стоянки. Всъщност Съветът не запазва включването на кораби на котвени стоянки извън пристанищата в приложното поле на директивата и се позовава само на концепцията за юрисдикцията на пристанищата. Структурата, предлагана от Съвета, рискува да се изтълкува по различен и рестриктивен начин от държавите-членки и е възможно да изпразни от смисъл това разпореждане. Следователно Комисията счита, че е важно да могат да се контролират корабите на котвени стоянки. Освен това самият Съвет пожела това след произшествието с танкера „Престиж“. Корабите извън нормите, които само преминават

през европейски води, без да използват пристанища, представляват особен риск. Държавният пристанищен контрол на котвените стоянки може да представлява единственият начин да се контролират тези кораби.

#### **4. ПОДРОБНИ ЗАБЕЛЕЖКИ ОТ СТРАНА НА КОМИСИЯТА**

##### **4.1. Поправки, приети от Комисията и включени изцяло или частично в общата позиция**

Поправките № 1, 4, 5, 7, 15, 16, 18, 19, 22, 26, 27, 30, 32, 33, 38, 53, 55, 72, 83, 84, 86, 87, 90, 94, 95, 98, 101, 102, 105, 106 представляват полезни разяснения на предложението на Комисията, особено в технически план. Беше полезно да се премахнат остарелите разпореждания на съществуващата система за инспекции, докато условията на новия инспекционен режим бяха доуточнени, като се вземе предвид напредъкът в работата на експертите, извършвана по Меморандума от Париж относно държавния пристанищен контрол.

##### **4.2. Поправки, приети от Комисията, но не включени в общата позиция**

Поправките № 2, 3, 6, 8, 9, 14, 20, 24, 25, 28, 29, 31, 39, 41, 43, 44, 45, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 67, 69, 70, 71, 74, 75, 76, 77, 78, 80, 81, 85, 88, 89, 92, 97, 99, 100, 103 представляват според Комисията полезни пояснения на текста на предложението. Тя изразява съжаление, че Съветът не включи тези поправки в общата си позиция.

Поправка № 17, която въвежда определение за пристанища, позволяваше (като се видоизмени малко съдържанието на това определение) да се включат котвените стоянки в приложното поле на директивата.

И накрая поправката № 54 относно отказа на достъп и по-специално постоянната забрана бе подкрепена от Комисията.

##### **4.3. Поправки, отхвърлени от Комисията и не включени в общата позиция**

Поправката № 73 не е полезна, тъй като споменава задачите, които трябва да извършва Европейската агенция за морска сигурност, при положение че те са достатъчно добре описани в хоризонталния регламент № 1406/2002, формиращ агенцията.

Поправка № 91 по отношение на 24/36 до 24/30 месеца на „времения прозорец“ за извършване на инспекция на корабите с нисък риск не съответства на общата цел на предложението на Комисията, целящо да намали натоварването след инспекциите на качествените кораби.

И накрая, частите от поправки 34, 36 и 37 относно условията за прилагане за разпределението на инспекциите между държавите-членки не бе включена, тъй като те изключват всякакъв възможен вариант за гъвкав механизъм за изпълнение на инспекциите. Такъв механизъм обаче е неминуем за гарантиране на доброто функциониране на новия инспекционен режим.

## **5. ЗАКЛЮЧЕНИЯ**

Комисията отчита общата позиция на Съвета, приета единодушно, която не видоизменя по принцип нито целите, нито духа на предложението, като припомня различната си позиция по многобройни специфични въпроси, като например премахването на постоянната забрана с ограничена във времето забрана, както и в по-малка степен по въпроса за възприетия от Съвета подход за инспекциите при котвените стоянки и увеличаването от 5 % на 10 % на разрешения таван за пропуснати инспекции.