

31998L0018

L 144/1

ОФИЦИАЛЕН ВЕСТНИК НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

15.5.1998

**ДИРЕКТИВА 98/18/ЕО НА СЪВЕТА**  
**от 17 март 1998 година**  
**за правилата за безопасност и стандартите на пътническите кораби**

СЪВЕТАТ 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 <sup>(1)</sup>,

като взе предвид становището на Икономическия и социален комитет <sup>(2)</sup>,

в съответствие с процедурата, предвидена в член 189в от Договора <sup>(3)</sup>,

- (1) като има предвид, че в рамките на общата транспортна политика следва да бъдат предприети допълнителни мерки за подобряване на безопасността на морския транспорт;
- (2) като има предвид, че Общността е сериозно загрижена във връзка с последните произшествия с пътнически кораби, които доведоха до много смъртни случаи; като има предвид, че лицата, които използват пътнически кораби и високоскоростни пътнически плавателни съдове на територията на Общността имат право да очакват и да разчитат на съответно ниво на безопасност на борда;
- (3) като има предвид, че работното оборудване и средствата за лична защита на работниците не са обхванати от настоящата директива, поради това, че разпоредбите на Директива 89/391/ЕИО на Съвета от 12 юни 1989 година за въвеждане на мерки за насърчване на подобрения в областта на

безопасните и здравословни условия на труд на работниците <sup>(4)</sup> и съответните разпоредби на отделните и съответни директиви са приложими относно използването на такова оборудване на пътническите кораби, които извършват вътрешни пътувания;

- (4) като има предвид, че предоставянето на морски пътнически транспортни услуги между държавите-членки вече е либерализирано с Регламент (ЕИО) № 4055/86 <sup>(5)</sup>; като има предвид, че прилагането на принципа за свобода при предоставянето на услуги за морски превоз в рамките на държавите-членки (морско каботажно плаване), предвидено в Регламент (ЕИО) № 3577/92 <sup>(6)</sup>, ще бъде осъществено в цялата Общност в рамките на следващите няколко години;

- (5) като има предвид, че за постигането на високо равнище на безопасност и за премахване на препятствията в търговията е необходимо създаването на хармонизирани стандарти за безопасност на подходящо равнище по отношение на пътническите кораби и плавателни съдове, които предоставят услуги в рамките на държавите; като има предвид, че стандартите за плавателни съдове, които осъществяват международни пътувания са описани от Международната морска организация (ММО); като има предвид, че настоящата директива въвежда процедури, които дават възможност за предприемане на действия в ММО с цел привеждане на стандартите за международни пътувания в съответствие със стандартите на настоящата директива;

- (6) като има предвид, че така както бе предложено от страна на Комисията в нейното съобщение „Обща политика относно безопасността на мореплаването“, Съветът в неговата Резолюция от 8 юни 1993 г. относно общата политика относно сигурността на мореплаването <sup>(7)</sup> и Европейският парламент в своята Резолюция относно сигурността на

<sup>(1)</sup> ОВ С 238, 16. 8. 1996 г., стр. 1.

<sup>(2)</sup> ОВ С 212, 22.7.1996 г., стр. 21.

<sup>(3)</sup> Становище на Европейския парламент от 5 септември 1996 г. (ОВ С 277, 23.9.1996 г., стр. 19), Обща позиция на Съвета от 17 юни 1997 г. (ОВ С 293, 26.9.1997 г., стр. 1) и Решение на Европейския парламент от 6 ноември 1997 г. (ОВ С 358, 24.11.1997 г., стр. 27).

<sup>(4)</sup> ОВ L 183, 29.6.1989 г., стр. 1.

<sup>(5)</sup> ОВ L 378, 31.12.1986 г., стр. 1.

<sup>(6)</sup> ОВ L 364, 12.12.1992 г., стр. 7.

<sup>(7)</sup> ОВ С 271, 7.10.1993 г., стр. 1.

морското пространство от 27 октомври 1994 г. <sup>(1)</sup> призова именно Комисията да предостави във възможно най-кратки срокове официални предложения относно правилата за безопасност за пътническите кораби, когато те осъществяват вътрешни пътувания;

- (7) като има предвид по-специално, че от гледна точка на вътрешния пазар на морския пътнически транспорт, действие, предприето на ниво на Общността е единственият възможен начин за установяване на общо ниво на безопасност на корабите в цялата Общност;
- (8) като има предвид, че от гледна точка на принципа за пропорционалност, директива на Съвета е подходящият правен инструмент, поради това, че предоставя рамка за единно и задължително прилагане на стандартите за безопасност от страна на държавите-членки, като същевременно предоставя на всяка държава-членка правото да определи инструментите за прилагането ѝ, които най-добре съответстват на нейната вътрешна система;
- (9) като има предвид, че в интерес на подобряването на безопасността и избягване на накърняването на конкуренцията, общите изисквания за безопасност би следвало да се прилагат по отношение на пътническите кораби и високоскоростните пътнически плавателни съдове, ангажирани във вътрешните пътувания в Общността, независимо от флага, под който плават; като има предвид, че е необходимо да се изключат някои категории кораби, за които правилата на настоящата директива не са подходящи от техническа гледна точка или са икономически неизпълними;
- (10) като има предвид, че пътническите кораби би следвало да бъдат разделени на различни категории в зависимост от обсега и условията на морските райони, в които те оперират; като има предвид, че високоскоростните пътнически плавателни съдове би следвало да бъдат категоризирани в съответствие с разпоредбите на Кодекса за високоскоростни плавателни съдове, приет от ММО;
- (11) като има предвид, че основната рамка за стандартите за безопасност би следвало да бъде Конвенцията за безопасност на човешкия живот на море от 1974 г., така, както е изменена, която обхваща международно договорени стандарти за пътнически кораби и високоскоростните пътнически плавателни съдове, които осъществяват международни пътувания, а също така и съответните резолюции на ММО и други мерки, които допълват и тълкуват споменатата конвенция;
- (12) като има предвид, че различните класове нови и съществуващи пътнически кораби изискват различен подход при определяне на изискванията за безопасност, които гарантират еднакво равнище на безопасност от гледна точка на специфичните нужди и ограничения на тези различни класове; като има предвид, че следва да се прави разграничение в изискванията за безопасност, които следва да бъдат

съблюдавани от новите и съществуващите кораби, тъй като налагането на правилата за новите кораби по отношение на съществуващите би предполагало такива съществени структурни промени, които ги правят икономически неефективни;

- (13) като има предвид, че финансовите и техническите последици, които произтичат от привиждането на съществуващите кораби в съответствие със стандартите, предвидени в настоящата директива, оправдават наличието на определени преходни периоди; като има предвид, че от гледна точка на значителния брой острови в Гърция и необходимостта от поддържане на постоянна морска връзка между тях и сериозния ефект от такива транспортни операции и свързаната с тях заетост, която би възникнала вследствие на незабавното прилагане на съществените изисквания за привиждане на съществуващите кораби, които са по-стари от 27 години, към стандартите на 1 октомври 2000 г., би следвало да се предвиди изключение от тези изисквания за такива плавателни съдове, които оперират изключително между пристанищата на Гърция, експлоатацията на които ще се преустанови за всички вътрешни пътувания в Общността не по-късно от датата, на която те достигнат 35-годишна възраст;
- (14) като има предвид, че от гледна точка на значителните различия в проектирането, конструкцията и използването на високоскоростните пътнически плавателни съдове в сравнение с традиционните пътнически кораби, от тези съдове следва да се изисква спазването на специални правила;
- (15) като има предвид, че морското оборудване за кораби, което съответства на разпоредбите на Директива 96/98/ЕО на Съвета от 20 декември 1996 г. относно морското оборудване <sup>(2)</sup>, инсталирано на борда на пътнически кораб, не би следвало да бъде подлагано на допълнителни изпитвания, доколкото такова оборудване вече е предмет на стандартите и процедурите, установени в настоящата директива;
- (16) като има предвид, че с цел осигуряване на цялостно прилагане на настоящата директива, държавите-членки би следвало да установяват система от санкции, приложима при нарушаване на националните разпоредби, приети в съответствие с настоящата директива и могат да контролират съответствието с разпоредбите на настоящата директива, които се основават на тези, предвидени в Директива 95/21/ЕО на Съвета от 19 юни 1995 г. относно прилагането по отношение на кораби, които използват пристанища на Общността или плават във води 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) <sup>(3)</sup>;

<sup>(1)</sup> ОВ С 323, 21.11.1994 г., стр. 176.

<sup>(2)</sup> ОВ L 46, 17.2.1997 г., стр. 25.

<sup>(3)</sup> ОВ L 157, 7.7.1995 г., стр. 1.

- (17) като има предвид, че под контрола на процедурата на Комитета държавите-членки могат да приемат допълнителни изисквания за безопасността, ако това е оправдано от местните обстоятелства, да разрешат използването на равностойни стандарти или приемат изключения от разпоредбите на настоящата директива при определени оперативни условия, или приемат мерки за сигурност при някои обстоятелства, свързани с изключителна опасност;
- (18) като има предвид, че е необходимо за Комитета, съставен от представители на държавите-членки, да подпомага Комисията в ефективното прилагане на настоящата директива; като има предвид, че Комитетът, създаден на основание член 12 от Директива 93/75/ЕО на Съвета от 13 септември 1993 г. относно минималните изисквания за корабите, които плават от или за пристанищата на Общността и превозват опасни или замърсяващи товари <sup>(1)</sup>, може да осъществява тази функция;
- (19) като има предвид, че определени разпоредби от настоящата директива, както и приложение I, могат да бъдат приведени в съответствие от този Комитет с оглед да бъде взето предвид развитието, което е настъпило на международно равнище, и специфичните изменения на международните конвенции;
- (20) като има предвид, че за контрола за ефективното прилагане и изпълнение на настоящата директива следва да бъде направен преглед на новите и съществуващите пътнически кораби и плавателни съдове; като има предвид, че съответствието с настоящата директива следва да бъде удостоверено от администрацията на държавата домакин или от нейно име,

ПРИЕ НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

#### Член 1

##### Цел

Целта на настоящата директива е да въведе единно равнище на опазване на живота и имуществото на борда на новите и на съществуващите пътнически кораби и високоскоростни пътнически плавателни съдове в случаите, когато тези две категории кораби и съдове осъществяват вътрешни пътувания, и да определи процедури за преговори на международно равнище с оглед хармонизиране на правилата за пътническите кораби, които осъществяват международни пътувания.

#### Член 2

##### Определения

За целите на настоящата директива и нейните приложения:

- а) „международни конвенции“ означава Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море (Конвенцията SOLAS 1974 г.) и Международната конвенция от

1966 г. за товарните водолинии, заедно с нейните протоколи и измененията ѝ от датата на приемане на настоящата директива;

- б) „Кодекс за устойчивост в ненакърнено състояние“ означава „Кодекс за устойчивост в ненакърнено състояние на всички видове кораби, обхванати от инструментите на ММО“, съдържащи се в Резолюция А.749(18) на Асамблеята на ММО от 4 ноември 1993 година, с измененията ѝ от датата на приемане на настоящата директива;
- в) „Кодекс за високоскоростни плавателни съдове“ означава „Международен кодекс за безопасност на високоскоростните плавателни съдове“, който се съдържа в Резолюция MSC 36 (63) на Комитета по морска безопасност на ММО от 20 май 1994 г., с измененията ѝ от датата на приемане на настоящата директива;
- г) „GMDSS“ означава Глобалната морска система за бедствие и безопасност, така както е определена в глава IV от Конвенцията SOLAS от 1974 г., с измененията ѝ от датата на приемане на настоящата директива;
- д) „пътнически кораб“ означава кораб, който превозва повече от 12 пътници;
- е) „бързоходен пътнически плавателен съд“ означава бързоходен плавателен съд, така както е определен в правило 1 от глава X от Конвенцията SOLAS от 1974 г., с измененията ѝ от датата на приемане на настоящата директива, който превозва повече от 12 пътници;

пътнически кораби от клас В, С и D, които осъществяват вътрешни пътувания в морските пространства, не се считат за високоскоростни пътнически плавателни съдове, когато:

— тяхната водоизместимост, съответстваща на определената водолиния, е по-малка от 500 м<sup>3</sup>, и

— тяхната максимална скорост, така както е определена в параграф 1.4.30 от Кодекса за високоскоростни плавателни съдове, е по-малка от 20 възела;

- ж) „нов кораб“ означава кораб, чийто кил е поставен или постройката, разпознаваема като конкретен кораб, е започната на или след датата, установена по член 14, параграф 1. Подобна фаза на строеж означава фаза, в която:

i) започва строежът на съответния кораб; и

ii) е започнало сглобяването на такъв кораб, като то е обхванало поне 50 тона или 1 % от предполагаемата маса на всички структурни материали, спрямо най-малката стойност;

- з) „съществуващ кораб“ означава кораб, който не е нов;

и) „пътник“ означава всяко лице, различно от:

<sup>(1)</sup> ОВ L 247, 5.10.1993 г., стр. 19.

- i) собственика и членовете на екипажа или други лица, назначени или ангажирани в каквото и да е качество на борда на кораб във връзка с работата на този кораб;и
- ii) дете на възраст под една година;
- й) „дължина на кораб“, освен ако не е изрично предвидено друго, означава 96 % от цялата дължина на кораба, измерена по водолинията, взета на 85 % от най-малката теоретична височина на борда, измерена от горния ръб на кила, или дължината от предната страна на вълнореза до оста на балера на кормилото по тази водолиния, ако тази дължина е по-голяма. За кораби, проектирани с конструктивен диферент, водолинията, по която тази дължина се мери, следва да бъде успоредна на проектната товарна водолиния;
- к) „височина на носа на кораб“ означава височината, определена в Правило 39 от Международната конвенция за товарните водолинии от 1966 г. като вертикалното отстояние от предния перпендикулар между водолинията и кореспондиращия на определения напречен свободен борд и определения баланс и върха на откритата странична палуба;
- л) „кораб с цяла палуба“ означава кораб с цялостна отворена към посоката на вятъра и към морето палуба, който има постоянни средства за затваряне на всички отвори в частта по посоката на вятъра и под която всички странични отвори на кораба са снабдени с постоянни средства с поне устойчиво на атмосферни влияния затваряне.

Цялата палуба може да бъде водонепропусклива палуба или подобна структура, състояща се от палуба, изцяло покрита от водонепропусклива конструкция с подходяща здравина за поддържане на устойчивост на атмосферни влияния и снабдена с приспособления за устойчиво на атмосферни влияния затваряне;

- м) „международно пътуване“ означава пътуване по море от едно пристанище на държава-членка до пристанище извън тази държава-членка или обратно;
- н) „вътрешно пътуване“ означава пътуване в морско пространство от пристанище на държава-членка до същото или друго пристанище в рамките на тази държава-членка;
- о) „морска зона“ означава зона, така както е определена в съответствие с разпоредбата на член 4, параграф 2.

Независимо от това, за прилагане на разпоредбите за радиокомуникациите, определението за морски зони е това, определено в правило 2, глава IV от Конвенцията SOLAS от 1974 г.

- п) „пристанищна зона“ означава зона, различна от морската зона, така както е определена от държавите-членки, която обхваща най-отдалеченото постоянно пристанище, което е неразделна част от пристанищната система или ограниченията, определени от естествените географски особености, които защитават широко устие или подобна защитена зона;

- р) „място за подслон“ означава всяка природно или изкуствено защитена зона, която може да бъде използвана като подслон на кораб или плавателен съд при условия, които застрашават неговата безопасност;
- с) „администрация на държавата-домакин“ означава компетентните органи на държавата, под чийто флаг корабът или плавателният съд има право да плава;
- т) „приемаща държава“ означава държава-членка, към чието или от чието пристанище/а корабът или плавателният съд осъществява вътрешни пътувания, но плава под флаг, различен от флага на държавата-членка;
- у) „призната организация“ означава организация, определена в съответствие с член 4 от Директива 94/57/ЕО на Съвета от 22 ноември 1994 г. относно общи правила и стандарти за оправомощените организации за инспектиране и преглед на кораби и за съответните действия на морските администрации <sup>(1)</sup>;
- ф) „една морска миля“ е 1852 метра;
- х) „значителна височина на вълната“ означава средната височина на третата най-висока наблюдавана вълна над морското равнище за определен период.

### Член 3

#### Приложно поле

1. Настоящата директива се прилага за:

- а) новите пътнически кораби;
- б) съществуващите пътнически кораби с дължина от 24 метра и повече;
- в) високоскоростните пътнически плавателни съдове,

независимо от техния флаг, когато те извършват вътрешни пътувания.

Всяка държава-членка, в качеството си на приемаща държава, гарантира, че пътническите кораби и високоскоростните пътнически плавателни съдове, които плават под флага на държава, която не е държава-членка, отговарят изцяло на изискванията на настоящата директива, преди да могат да извършват вътрешни пътувания в тази държава-членка.

2. Настоящата директива не се прилага за:

- а) пътнически кораби, които са:
  - военни кораби или кораби за превозване на военни части,
  - кораби, които не се придвижват по механичен начин,

<sup>(1)</sup> ОВ L 319, 12.12.1994 г., стр. 20. Директива, последно изменена с Директива 97/58/ЕО на Комисията (ОВ L 274, 7.10.1997 г., стр. 8).

- плавателни съдове, които се построени от материал, различен от стомана, или друг подобен материал и не са покрити от стандартите, отнасящи се до високоскоростните плавателни съдове (Резолюция MSC 36 (63)) или плавателни съдове с динамична устойчивост (Резолюция А.373 (X)),
  - дървени кораби с примитивен строеж,
  - оригинални и индивидуални копия на исторически пътнически кораби, проектирани преди 1965 г., изградени предимно с оригиналните материали,
  - плавателни съдове за развлечение, освен ако те имат или ще имат екипаж и ще превозват повече от 12 пътници с търговска цел,
  - кораби, ангажирани изключително в пристанищните зони;
- б) високоскоростни пътнически плавателни съдове, които са:
- военни кораби или кораби за превозване на военни части,
  - плавателни съдове за развлечение, освен ако те имат или ще имат екипаж и ще превозват повече от 12 пътници с търговска цел,
  - кораби, ангажирани изключително в пристанищните зони.

#### Член 4

##### Класове пътнически кораби

1. Пътническите кораби се разделят на следните класове според морската зона, в която оперират:

- „Клас А“ означава пътнически кораб, който извършва вътрешни пътувания, различни от пътуванията, посочени в класове В, С и D.
- „Клас В“ означава пътнически кораб, който извършва вътрешни пътувания, по време на които той в нито един момент не се намира на разстояние повече от 20 мили от бреговата линия, на която корабкруширалите лица могат да акостират при прилив от средна височина.
- „Клас С“ означава пътнически кораб, който извършва вътрешни пътувания в морски зони, където вероятността от височина на вълната, надвишаваща 2,5 метра, е по-малка от 10 % за едногодишен период от време за целогодишното опериране или за специфично ограничен период от годината за опериране изключително през този период (например опериране през летния период), по време на което той в нито един момент не се намира на разстояние повече от 15 мили от място за подслон, нито на повече от 5 мили от бреговата линия, на която корабкруширалите лица могат да акостират при прилив от средна височина.

„Клас D“ означава пътнически кораб, който извършва вътрешни пътувания в морски зони, където вероятността от височина на вълната, надвишаваща 1,5 метра, е по-малка от 10 % за едногодишен период от време за целогодишното опериране или за специфично ограничен период от годината за опериране изключително през този период (например опериране през летния период), по време на което той в нито един момент не се намира на разстояние повече от 6 мили от място за подслон, нито на повече от 3 мили от бреговата линия, на която корабкруширалите лица могат да акостират при прилив от средна височина.

2. Списъкът с морските зони се съставя и осъвременява въз основа на уведомленията, които следва да бъдат направени от държавите-членки в съответствие с процедурата, определена в член 9. Държавите-членки уведомяват не по-късно от шест месеца преди датата за изпълнение, посочена в член 14, параграф 1 за морските зони, които се намират се под тяхна юрисдикция, като ограничат зоните за целогодишно или, където това е целесъобразно, ограничено периодично опериране на класове от кораби, като използват критерия за определяне на класовете, посочени в параграф 1. Списъкът се публикува в *Официален вестник на Европейските общности*.

3. За високоскоростни пътнически плавателни съдове категориите, определени в глава 1, точки 1.4.10. и 1.4.11. от Кодекса за високоскоростни плавателни съдове.

#### Член 5

##### Прилагане

1. При извършване на вътрешни пътувания новите и съществуващите пътнически кораби и високоскоростните пътнически плавателни съдове се съобразяват със съответните правила за безопасност, установени в настоящата директива.

2. Държавите-членки не задържат оперирането по причини, които произтичат от настоящата директива, на пътнически кораби или високоскоростни пътнически плавателни съдове, които извършват вътрешни пътувания и които отговарят на изискванията на настоящата директива, включително всички допълнителни изисквания, наложени от държава-членка в съответствие с разпоредбите на член 7, параграф 1.

Всяка държава-членка, като действа в качеството си на приемача държава, признава свидетелството за сигурност на бързоходен плавателен съд и разрешително за плаване, издадено от друга държава-членка на бързоходен плавателен съд, който извършва вътрешни пътувания, или свидетелство за сигурност на пътнически кораб по член 11, издаден от друга държава-членка на пътническите кораби, които извършват вътрешни пътувания.

3. Приемашата държава може да инспектира пътнически кораб или бързоходен пътнически плавателен съд, който извършва вътрешни пътувания, и да провери неговата документация в съответствие с разпоредбите на Директива 95/21/ЕО.

4. Цялостното мореплавателно оборудване на кораба, така както е посочено в приложение А.1 на Директива 96/98/ЕО и съответствашо на разпоредбите на последната, ще се счита, че е в съответствие с разпоредбите на настоящата директива, независимо от това дали в приложение I се изисква оборудването да бъде одобрено и подложено на изпитване за удовлетворяване на администрацията на държавата-домакин.

#### Член 6

#### Изисквания за безопасност

1. По отношение на новите и съществуващите пътнически кораби от класове А, В, С и D:

- а) построяването и поддържането на корпуса, основния и допълнителния механизъм, електрическите и автоматичните съоръжения отговаря на стандартите, определени за класификация от правилата на призната организация или подобни правила, използвани от дадена администрация в съответствие с член 14, параграф 2 от Директива 94/57/ЕО;
- б) прилагат се разпоредбите в глави IV, включително измененията GMDSS от 1988 г., V и VI от Конвенцията SOLAS от 1974 г. с измененията ѝ от датата на приемането на настоящата директива;
- в) прилагат се разпоредбите за навигационното оборудване на борда, съдържащи се в правило 12, глава V от Конвенцията SOLAS от 1974 г. с измененията ѝ от датата на приемане на настоящата директива. Навигационното оборудване на борда, така както е посочено в приложение А.1 към Директива 96/98/ЕО и което отговаря на разпоредбите на последната, се счита за съответствашо на изискванията за одобрение на типа, които са описани в глава V, правило 12, буква с) от Конвенцията SOLAS от 1974 г.

2. По отношение на новите пътнически кораби:

- а) общи изисквания:
  - и) новите пътнически кораби от клас А се съобразяват изцяло с изискванията на Конвенцията SOLAS от 1974 г., с измененията ѝ от датата на приемане на настоящата директива и със съответните специфични изисквания, съдържащи се в настоящата директива и приложение I от нея. За тези изисквания, за които Конвенцията SOLAS предоставя възможността за тълкуване по свободна преценка на администрацията, администрацията на държавата-домакин прилага тълкуването, което се съдържа в приложение I;
  - ii) новите пътнически кораби от класове В, С и D се съобразяват със съответните специфични изисквания, посочени в настоящата директива и в приложение I от нея;

б) изисквания за товарните водолинии:

- и) всички нови пътнически кораби с дължина от 24 метра и повече се съобразяват с изискванията на Международната конвенция за товарните водолинии от 1966 г.;
- ii) критерии за равнището на безопасност, еквивалентни на тези, които се съдържат в Международната конвенция за товарните водолинии от 1966 г. се прилагат по отношение на дължината и класа на новите пътнически кораби, които са по-къси от 24 метра;
- iii) независимо от разпоредбите на и) и ii), новите пътнически кораби от клас D се освобождават от изискването за минимална височина на носа, което се съдържа в Международната конвенция за товарните водолинии от 1966 г.;
- iv) новите пътнически кораби от класове А, В, С и D имат цяла палуба.

3. По отношение на съществуващите пътнически кораби:

- а) съществуващите пътнически кораби от клас А се съобразяват изцяло с изискванията за съществуващи пътнически кораби, които са указани в Конвенцията SOLAS от 1974 г., с измененията ѝ от датата на приемане на настоящата директива и със съответните специфични изисквания, указани в настоящата директива и приложение I към нея. За тези изисквания, за които Конвенцията SOLAS предоставя възможността за тълкуване по свободна преценка на администрацията, администрацията на държавата-домакин прилага тълкуването, указано в приложение I;
- б) съществуващите пътнически кораби от клас В се съобразяват със съответните специфични изисквания, посочени в настоящата директива и в приложение I към нея;
- в) съществуващите пътнически кораби от класове С и D се съобразяват със съответните специфични изисквания, посочени в настоящата директива и глава III от приложение I, а по отношение на неуредените от тези изисквания въпроси — на правилата на администрацията на държавата-домакин. Тези правила следва да осигурят равнище на безопасност, което е еднакво с това на глави II-1 и II-2 от приложение I, като същевременно бъдат взети предвид специфичните местни условия за опериране, свързани с морските зони, в които тези класове кораби могат да оперират.

Преди съществуващите пътнически кораби от класове С и D да започнат осъществяването на редовни вътрешни пътувания в приемашата държава, администрацията на държавата-домакин следва да получи съгласие от приемашата държава относно тези правила;

- г) когато държава-членка счита, че правилата, които се изискват от администрацията на приемашата държава в съответствие с буква в), са неприемливи, тя следва незабавно да уведоми Комисията за това. Комисията следва да започне процедура с оглед вземане на решение в съответствие с процедурата, определена в член 9;

- д) ремонт, промени или модификации, които са от значителен характер, и свързаното с тях оборудване, следва да бъдат в съответствие с изискванията за нови кораби, така както са посочени в параграф 2, буква а). Промените, извършени по отношение на съществуващ кораб, които са предназначени единствено за постигане по-висок стандарт на опеляване, не се считат за съществени видоизменения;
- е) разпоредбите на буква а), освен ако не са посочени по-ранни дати в Конвенцията SOLAS от 1974 г., и разпоредбите на букви б) и в), освен ако не са определени по-ранни дати в приложение I, няма да бъдат прилагани по отношение на кораб, чийто кил е поставен или който е на подобен стадий от строежа си:
- i) преди 1 януари 1940 г.: до 1 юли 2006 г.;
  - ii) на или след 1 януари 1940 г., но преди 31 декември 1962 г.: до 1 юли 2007 г.;
  - iii) на или след 1 януари 1963 г., но преди 31 декември 1974 г.: до 1 юли 2008 г.;
  - iv) на или след 1 януари 1975 г., но преди 31 декември 1984 г.: до 1 юли 2009 г.;
  - v) на или след 1 януари 1985 г., но преди датата, посочена в член 14, параграф 1: до 1 юли 2010 г.;
- ж) чрез дерогация съществуващите класове пътнически кораби А и В, които извършват изключително вътрешни пътувания преди 1 януари 1996 г. между пристанища, разположени в Гърция, могат да бъдат изключени от спазване на изискванията на правила II-1/Б/8-1, II-1/Б/8-2 от Конвенцията SOLAS от 1974 г. или от приложение I към настоящата директива, както и от II-2/Б/16 от приложение I към настоящата директива, при условие че те отговарят на всяко от следните условия:

- i) на 1 октомври 2000 г. тяхната възраст, изчислена от датата на поставяне на техния кил или на която те са били на подобен етап от строежа си, така както е предвидено в член 2, буква ж), ще бъде повече от 27 години;
- ii) те се ограничават до осъществяването само на вътрешни пътувания между пристанищата, разположени единствено в Гърция; и
- iii) извършването на вътрешни пътувания от тях ще спре не по-късно от датата, на която те достигнат възраст от 35 години.

В допълнение, пътнически кораби от класове А и В, които плават под флага на Гърция и са прехвърлени за вътрешни пътувания между пристанищата, разположени в Гърция преди датата на влизане в сила на настоящата директива, може също да бъдат освободени, при условие че по време на тяхното прехвърляне те отговарят изцяло на приложимите международни стандарти и при условие, че отговарят на условията, посочени в i), ii) и iii).

За целите на тази дерогация, Гърция изпраща на Комисията, не по-късно от три месеца от датата на приемане на настоящата

директива, пълен списък на всички съществуващи пътнически кораби класове А и В, които отговарят на гореспоменатите условия, включително всички подробности за името на кораба, отличителни номера или букви, пристанище, където е регистриран, пътнически капацитет, номер в Международната морска организация (ако има такъв), клас и дата на поставяне на кила или дата, към която корабът е бил на подобен етап на строеж. Този списък се публикува в *Официален вестник на Европейските общности*.

Дерогациите, които се предоставят на такива кораби, се упоменават изрично в тяхното свидетелство за сигурност на пътнически кораб.

4. По отношение на високоскоростните пътнически плавателни средства:

а) високоскоростните пътнически плавателни средства, които са построени или подлежат на значителен ремонт, промени или модификации, които са от съществена важност, на или след 1 януари 1996 г., се съобразяват с изискванията на правило X/3 от Конвенцията SOLAS от 1974 г., освен ако:

— техният кил е бил поставен или е бил в подобен етап от строежа не по-късно от датата на влизане в сила на настоящата директива, и

— доставката и подготовката за въвеждане в експлоатация се осъществяват не по-късно от шест месеца след влизане в сила на настоящата директива, и

— те отговарят изцяло на изискванията на Кодекса за безопасност на плавателни съдове с динамична издръжливост (DSC Code), съдържащи се в Резолюция А.373 (X) на Асамблеята на ММО от 14 ноември 1977 година, изменена с Резолюция MSC 37(63) на Комитета по морска безопасност от 19 май 1994 г.;

б) високоскоростни пътнически плавателни съдове, които са построени преди 1 януари 1996 г. и които се съобразяват с изискванията на Кодекса за безопасност на високоскоростни плавателни съдове, продължават да извършват операции, сертифицирани в съответствие с този кодекс.

Високоскоростни пътнически плавателни съдове, които са построени преди 1 януари 1996 г. и които не са съобразени с изискванията на Кодекса за безопасност на високоскоростните плавателни съдове с динамична устойчивост, не могат да извършват вътрешни пътувания, освен ако те вече не са осъществявали вътрешни пътувания в държава-членка към датата на влизане в сила на настоящата директива, в който случай може да им бъде разрешено да продължат плаването във вътрешни води в тази държава-членка. Такива плавателни съдове следва да отговарят на изискванията на DSC Code, така както е изменен;

в) построяването и поддържането на високоскоростни пътнически плавателни съдове и тяхното оборудване следва да отговаря на правилата за класификация на високоскоростни плавателни съдове на призната организация или на подобни правила, използвани от администрацията в съответствие с член 14, параграф 2 от Директива 94/57/ЕО.

## Член 7

**Допълнителни изисквания за безопасност, равностойни мерки, освобождавания и мерки за сигурност**

## 1. Допълнителни изисквания за безопасност:

В случай, че държава-членка или група от държави-членки счете, че приложимите изисквания за безопасност би следвало да бъдат подобрени в определени случаи поради специфични местни особености и ако е налице явна необходимост от това, те могат съгласно процедурата, определена в точка 4, да приемат мерки за подобряване на изискванията за безопасност.

## 2. Равностойни мерки:

Държава-членка може, съгласно предвидената в точка 4 процедура, да приеме мерки, които са равностойни на правилата в приложение I, при условие че те са толкова ефективни, колкото и съответните правила.

## 3. Освобождавания:

При условие, че не е налице намаляване на равнището на безопасност и при условията на процедурата по точка 4, държава-членка може да приеме мерки, с които да освободи някои кораби от определени специфични изисквания от настоящата директива по отношение на вътрешните пътувания, извършвани в тази държава, включително и в нейните морски зони с архипелази, защитени от влиянието на откритото море, при определени условия на опериране, като по-малка височина на значителната вълна, ограничен годишен период, пътувания единствено по време на светлата част на деня или при подходящи климатични или метеорологични условия, или ограничено пътуване или близост на спасителни служби.

## 4. Държава-членка, която се ползва от разпоредбите на предишните точки 1, 2 и 3, следва посочената по-долу процедура:

- a) държавата-членка уведомява Комисията за мерките, които възнамерява да предприеме, включително подробности до степен, необходима за удостоверяване на това, че се поддържа адекватно равнище на безопасност;
- b) ако в рамките на срок от шест месеца от датата на уведомяването е решено в съответствие с процедурата, определена в член 9, че предложените мерки не са оправдани, от съответната държава-членка се изисква да измени или да не приема предложените мерки;
- v) приетите мерки се определят в съответното национално законодателство и се съобщават на Комисията, която следва да информира другите държави-членки за всички подробности, свързани с тях;
- г) всички такива мерки се прилагат по отношение на всички пътнически кораби от същия клас или по отношение на плавателните съдове, които оперират при същите специфични условия

без разлика по отношение на техния флаг или националност или място на установяване на техния оператор;

- д) мерките, посочени в точка 3, се прилагат единствено доколкото корабът или плавателният съд оперират при специфичните условия.

## 5. Мерки за сигурност:

Когато дадена държава-членка счете, че пътнически кораб или плавателен съд, който извършва вътрешно пътуване в рамките на тази държава, независимо от това, че се съобразява с разпоредбите на настоящата директива, създава риск за сериозна заплаха за живота или имуществото или за околната среда, оперирането на този кораб може да бъде спряно и да бъдат наложени допълнителни мерки за сигурност за период от време, в рамките на който опасността да бъде отстранена.

В горните случаи се прилага следната процедура:

- a) държавата-членка незабавно информира Комисията и другите държави-членки за своето решение, като привежда доводи в негова подкрепа;
- b) Комисията преценява дали преустановяването на допълнителните мерки е оправдано от гледна точка на сериозна заплаха за безопасността и за околната среда;
- v) решава се, в съответствие с процедурата по член 9, дали решение на държавата-членка да преустанови или не оперирането на такъв кораб или плавателен съд или да наложи допълнителни мерки е оправдано по причини, свързани със сериозна заплаха за безопасността на живота или имуществото или околната среда и ако преустановяването на мерките не е оправдано, от съответната държава-членка се изисква да оттегли преустановяването или мерките.

## Член 8

**Привеждане в съответствие**

В съответствие с процедурата, посочена в член 9:

- a) i) дефинициите, съдържащи се в член 2, букви а), б), в), г) и у); и
- ii) разпоредбите, отнасящи се до процедури и насоки за прочувания, посочени в член 10,

може да бъдат приведени в съответствие, така че да се отчете развитието на международно равнище, в частност в рамките на ММО;

- b) приложение I може да бъде изменено за целите на настоящата директива, за да приложи допълнителните изменения в международните конвенции.



**Член 9****Комитет**

Комисията се подпомага от Комитет, създаден по член 12, параграф 1 от Директива 93/75/ЕО. Комитетът функционира в съответствие с процедурата, установена в параграфи 2 и 3 от този член.

**Член 10****Прегледи**

1. Всеки нов пътнически кораб подлежи на следните прегледи, които се извършват от администрацията на държавата-домакин:

- а) преглед преди пускането на кораба в експлоатация;
- б) периодичен преглед веднъж на 12 месеца;
- в) допълнителен преглед, според случая.

2. Всеки съществуващ пътнически кораб подлежи на следните прегледи, извършвани от администрацията на държавата-домакин:

- а) първоначален преглед преди пускането на кораба в експлоатация за вътрешни пътувания в приемаща държава или в рамките на 12 месеца след влизане в сила на настоящата директива, така както е предвидено в член 14, параграф 1 за съществуващите кораби, които извършват вътрешни пътувания в държавата-членка, под чиито флаг те имат право да плават;
- б) периодичен преглед веднъж на 12 месеца;
- в) допълнителни прегледи, според случая.

3. Всеки бързоходен пътнически плавателен съд, който следва да отговаря, в съответствие с разпоредбите на член 6, параграф 4, на изискванията на Кодекса за високоскоростни плавателни съдове (HSC Code), подлежи на прегледите, които се изискват от HSC Code от страна на администрацията на държавата домакин.

Бързоходен пътнически плавателен съд, който следва да отговаря, в съответствие с разпоредбите на член 6, параграф 4, на изискванията на DSC Code с неговите изменения, подлежи на прегледите, които се изискват от DSC Code от страна на администрацията на държавата домакин.

4. Приложими са съответните процедури и указания за извършване на прегледи за свидетелство за сигурност на пътнически кораб, определени в Резолюция А.746(18) на Асамблеята на ММО от 4 ноември 1993 г. за указания за извършване на прегледи в условията на хармонизирана система за прегледи и сертифициране, във вида, в който те съществуват към момента на приемане на настоящата директива или процедури, определени за постигане на същата цел.

5. Посочените в параграфи 1, 2 и 3 процедури се извършват единствено от инспектори от страна на администрацията на държавата-домакин, от призната организация или от държавата-домакин,

упълномощена от държавата-домакин да извърши прегледи с цел да гарантира, че са спазени всички изисквания на настоящата директива.

**Член 11****Свидетелства**

1. Всички нови и съществуващи пътнически кораби следва да притежават свидетелство за сигурност на пътнически кораб, съобразен с настоящата директива. Форматът на това свидетелство е посочен в приложение II. Това свидетелство се издава от администрацията на държавата-домакин, след като бъде извършен първоначалният преглед, предвиден в член 10, параграф 1, буква а), и параграф 2, буква а).

2. Свидетелството за сигурност на кораб се издава за срок не повече от 12 месеца. Срокът на валидност на свидетелството може да бъде удължен от администрацията на държавата-домакин за срок до един месец от датата на изтичането му, която е посочена в него. Когато бъде предоставено удължение, новият срок на валидност на свидетелството започва да тече от датата на изтичане на валидността на съществуващото свидетелство преди неговото удължаване.

Подновяването на свидетелството за сигурност на пътнически кораб се издава след извършен периодичен преглед, така както е предвидено в член 10, параграф 1, буква б), и параграф 2, буква б).

3. За високоскоростните пътнически плавателни съдове, които са съобразени с условията на Кодекса за високоскоростните плавателни съдове (HSC Code), се издава свидетелство за безопасност на бързоходен плавателен съд и разрешително за плаване на бързоходен плавателен съд от администрацията на държавата-домакин в съответствие с разпоредбите на HSC Code.

За високоскоростните пътнически плавателни съдове, които са съобразени с условията на DSC Code с последните му изменения, се издават DSC сертификат за проектиране и екипиране и разрешително за плаване на бързоходен плавателен съд от администрацията на държавата-домакин в съответствие с разпоредбите на DSC Code.

Преди издаване на разрешително за плаване на бързоходен плавателен съд, който извършва вътрешни пътувания в приемащата държава, администрацията на държавата-домакин съгласува с приемащата държава всички условия, свързани с оперирането на плавателния съд в тази държава. Всички тези условия следва да бъдат изложени пред администрацията на държавата-домакин при издаването на разрешително за плаване.

4. Освобождаванията, предоставени на кораби или плавателни съдове на основание или в съответствие с разпоредбите на член 7, параграф 3 се отбелязват в свидетелството на кораба или на плавателния съд.

## Член 12

**Правила на Конвенцията SOLAS**

По отношение на пътническите кораби, които осъществяват международни пътувания:

1. след влизане в сила на настоящата директива Общността следва да направи искане пред ММО за:
  - а) ускоряване на текущата работа в рамките на ММО за преразглеждане на правилата към глави II-1, II-2 и III от Конвенцията SOLAS от 1974 г., които съдържат въпроси, предоставени на свободна преценка на администрацията за установяване на хармонизирано тълкуване на тези правила и съответно за приемане на изменения на последните;
  - б) приемане на мерки за задължително прилагане на принципите, които са определящи за разпоредбите на циркулярно писмо MSC 606 относно съгласуването на държавата на пристанището с изключенията, предвидени в Конвенцията SOLAS;
2. искането, посочено в точка 1, се отправя от председателството на Съвета и Комисията въз основа на хармонизираните разпоредби, установени в приложение I към настоящата директива. Всички държави-членки полагат максимални усилия за осигуряване на експедитивното разработване на споменатите правила и мерки от страна на ММО.

## Член 13

**Санкции**

Държавите-членки установяват система от санкции за нарушаване на разпоредбите на националното законодателство, приети в съответствие с настоящата директива, и предприемат всички мерки, необходими за осигуряване на прилагането на тези санкции. Така предвидените санкции следва да бъдат ефективни, пропорционални и да имат възпиращ характер.

## Член 14

**Изпълнение**

1. Държавите-членки въвеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива, не по-късно от 1 юли 1998 г.
2. Когато държави-членки приемат тези разпоредби, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Условието и редът на позоваване се определят от държавите-членки.
3. Държавите-членки незабавно съобщават на Комисията текстовете на всички разпоредби на националното си законодателство в областта, уредена с настоящата директива. Комисията информира останалите държави-членки за тези разпоредби.

## Член 15

**Влизане в сила**

Настоящата директива влиза в сила на двадесетия ден от датата на публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейските общности*.

## Член 16

**Адресати**

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.

Съставено в Брюксел на 17 март 1998 година.

За Съвета  
Председател  
G. STRANG

## ПРИЛОЖЕНИЕ I

**ИЗИСКВАНИЯ ЗА БЕЗОПАСНОСТ ПО ОТНОШЕНИЕ НА НОВИ И СЪЩЕСТВУВАЩИ ПЪТНИЧЕСКИ  
КОРАБИ, КОИТО ИЗВЪРШВАТ ВЪТРЕШНИ ПЪТУВАНИЯ**

Виж ДИРЕКТИВА 2002/25/ЕС НА КОМИСИЯТА (ОВ L 98, 15.4.2002, стр. 1)

---

## ПРИЛОЖЕНИЕ II

**ФОРМУЛЯР ЗА СВИДЕТЕЛСТВО ЗА СИГУРНОСТ НА ПЪТНИЧЕСКИ КОРАБ**

## СВИДЕТЕЛСТВО ЗА СИГУРНОСТ НА ПЪТНИЧЕСКИ КОРАБ

(Официален печат)

(Държава)

## Издаден в изпълнение на разпоредбите на

.....  
(наименование на съответната/-ите мярка/мерки, въведени от държавата домакин)**и удостоверяващ съответствието на долупосочения плавателен съд с разпоредбите на Директива 98/18/ЕО на Съвета относно правилата за безопасност и стандартите за пътническите кораби**

под опеката на правителството на

.....  
(цялото наименование на държавата домакин)

от

.....  
(цялото наименование на компетентната организация, призната съгласно разпоредбите на Директива 94/57/ЕО на Съвета)

Име на кораба	Отличителни номера или букви	Пристанище на регистрация	Брой пътници

ММО номер <sup>(1)</sup>: .....

Дължина: .....

Дата, на която е бил поставен килът или  
на която корабът е бил в подобен стадий на построяване .....

Дата на първата проверка: .....

Клас на кораба в съответствие с морската зона, за която е предоставено  
свидетелството на кораба: A / B / C / D <sup>(2)</sup>при спазване на следните ограничения или допълнителни изисквания <sup>(3)</sup>: .....<sup>(1)</sup> Идентификационен ММО номер на кораба в съответствие с Резолюция А.600(15), ако има такъв.<sup>(2)</sup> Ненужното се заличава.<sup>(3)</sup> Отбелязват се всички ограничения, приложими или поради курса, пространството на опериране, или ограничения срок на опериране, или други допълнителни изисквания поради специфични местни особености.

(гроб на свидетелството)

**Първоначална проверка**

С настоящото се удостоверява, че:

1. корабът е бил проверен в съответствие с член 10 от Директива 98/18/ЕО на Съвета,
2. проверката установи, че корабът отговаря на всички изисквания на Директива 98/18/ЕО на Съвета, и
3. на основание член 7, параграф 3 от Директива 98/18/ЕО на Съвета корабът е освободен от следните изисквания на директивата:

.....

.....

.....

Условия за освобождаване, ако има такива:

.....

.....

4. са определени следните поподразделителни товарни линии:

Подразделителна товарна линия, определена и маркирана по средата на страната на кораба (Правило П-1/Б/11)	Свободна палуба (в мм)	Забележки по отношение на алтернативни условия на плаване:
С.1 <sup>(1)</sup>		
С.2		
С.3		

Настоящото свидетелство е валидно до ..... (дата на следващата поредна проверка) в съответствие с член 10 от Директива 98/18/ЕО на Съвета.

Издаден в ..... на ..... 19..

(място на издаване на свидетелството) (дата на издаване)

.....

(подпис на длъжностното лице, издало свидетелството)

и/или

(печат на издаващия орган)

При подписване следва да бъде добавен следният параграф:

Долуподписаният декларирам, че съм надлежно оправомощен от горепосочената държава домакин да издам настоящото Свидетелство за сигурност на пътнически кораб.

.....

(подпис)

(1) Арабските цифри след буквата „С“ в забележките към поподразделителната товарна линия могат да бъдат заместени с римски цифри или букви, ако администрацията на държавата на флага счете, че това е необходимо с оглед различаването им от международните обозначения на поподразделителните товарни водолинии.

(следваща страница на свидетелството)

### Периодични проверки

С настоящото се удостоверява, че е извършена периодична проверка в съответствие с член 10 от Директива 98/18/ЕО на Съвета и че проверката установи, че корабът отговаря на всички съответни изисквания на Директива 98/18/ЕО на Съвета.

Място: ..... Дата: .....

.....  
(подпис и/или печат на издаващия орган)

Място: ..... Дата: .....

.....  
(подпис и/или печат на издаващия орган)

Място: ..... Дата: .....

.....  
(подпис и/или печат на издаващия орган)

Място: ..... Дата: .....

.....  
(подпис и/или печат на издаващия орган)

Място: ..... Дата: .....

.....  
(подпис и/или печат на издаващия орган)

\_\_\_\_\_