ISSN 1830-365X

Официален вестник C 184 E

на Европейския съюз

Година 51

Издание на български език

Информация и известия

22 юли 2008 г.

Известие № | Съдържание | Страница

III *Подготвителни актове*

СЪВЕТ

2008/C 184 E/01 Обща позиция (ЕО) № 15/2008 от 6 юни 2008 година, приета от Съвета в съответствие с процедурата, посочена в член 251 от Договора за създаване на Европейската общност, с оглед приемането на директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 2002/59/ЕО относно създаване на система на Общността за контрол на движението на корабите и за информация ([1]) 1

2008/C 184 E/02 Обща позиция (ЕО) № 16/2008 от 6 юни 2008 година, приета от Съвета в съответствие с процедурата, посочена в член 251 от Договора за създаване на Европейската общност, с оглед приемането на директива на Европейския парламент и на Съвета относно общите правила и стандарти за организациите за проверка и преглед на кораби и за съответните дейности на морските администрации (преработена) ([1]) 11

2008/C 184 E/03 Обща позиция (ЕО) № 17/2008 от 6 юни 2008 година, приета от Съвета в съответствие с процедурата, посочена в член 251 от Договора за създаване на Европейската общност, с оглед приемането на директива на Европейския парламент и на Съвета за определяне на основните принципи, които уреждат разследването на произшествия в областта на морския транспорт и за изменение на Директиви 1999/35/ЕО и 2002/59/ЕО ([1]) 23

BG

([1]) Текст от значение за ЕИП

III

(Подготвителни актове)

СЪВЕТ

ОБЩА ПОЗИЦИЯ (ЕО) № 15/2008

приета от Съвета на 6 юни 2008 година

с оглед приемането на Директива 2008/…/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от … за изменение на Директива 2002/59/ЕО относно създаване на система на Общността за контрол на движението на корабите и за информация

(текст от значение за ЕИП)

(2008/C 184 E/01)

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,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет ([1]),

като взеха предвид становището на Комитета на регионите ([2]),

в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Договора ([3]),

като имат предвид, че:

(1) С приемането на Директива 2002/59/ЕО ([4]), Европейският съюз увеличи своите възможности за предотвратяване на ситуации, представляващи заплаха за човешкия живот по море и за опазване на морската среда.

(2) Тъй като настоящата директива се отнася до изменение на Директива 2002/59/ЕО, повечето от съдържащите се в нея задължения, няма да са приложими за държавите-членки, които нямат морски брегове или морски пристанища. Ето защо единствените задължения, които ще бъдат приложими за Австрия, Чешката република, Унгария, Люксембург или Словакия, са задължения, които се отнасят до кораби, плаващи под знамето на тези държави-членки, без да се засяга задължението на държавите-членки за сътрудничество за осигуряване на приемственост между морските и другите видове услуги за управление на трафика, по-специално речните информационни услуги.

(3) Съгласно настоящата директива държавите-членки, които са крайбрежни държави, следва да могат да обменят информация, която те събират в хода на мисии за контрол на морския трафик, и които те извършват в техните райони на компетентност. Общностната система за обмен на морска информация „SafeSeaNet“ (наричана по-нататък „SafeSeaNet“), разработена от Комисията в съгласие с държавите-членки, включва, от една страна, мрежа за обмен на данни и, от друга страна, стандартизация на основната налична информация за корабите и техните товари (предварително уведомяване и докладване). По този начин се създава възможност за установяване при източника и съобщаване на всеки орган на точна и актуална информация относно корабите, плаващи в европейски води, тяхното движение, техните опасни и замърсяващи товари, както и морски инциденти.

(4) Вследствие на това, за да се гарантира оперативното използване на събраната по този начин информация, е от съществено значение инфраструктурата, необходима за събирането и обмена на посочените в настоящата директива данни, и осъществени от националните административни органи, да бъде интегрирана към SafeSeaNet.

(5) От информацията, съобщена и разменена по силата на Директива 2002/59/ЕО, от особено значение е тази, която се отнася до точните характеристики на опасните или замърсяващи товари, превозвани по море. В този смисъл и предвид неотдавнашните морски произшествия,

([1]) ОВ C 318, 23.12.2006 г., стр. 195.
([2]) ОВ C 229, 22.9.2006 г., стр. 38.
([3]) Становище на Европейския парламент от 25 април 2007 г. (все още непубликувано в Официален вестник), Обща позиция на Съвета от 6 юни 2008 г. и Позиция на Европейския парламент от … (все още непубликувано в Официален вестник).
([4]) ОВ L 208, 5.8.2002, стр. 10.

крайбрежните органи следва да имат възможност за по-лесен достъп до информация за характеристиките на превозвания по море въглеводород — важен фактор при избора на най-подходящи техники за контрол, както и в случай на авария, за осигуряване на пряка връзка с операторите, които най-добре познават превозваните товари.

(6) Системите за автоматична идентификация на корабите (Automatic Identification System — AIS), посочени в Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море от 1 ноември 1974 г. осигуряват не само подобряването на възможностите за контрол на такива кораби, но най-вече увеличаването на тяхната безопасност в случай на близко плаване. AIS съответно бяха включени в разпоредителната част на Директива 2002/59/ЕО. Предвид големият брой сблъсъци с участието на риболовни кораби, които очевидно не са били забелязани от търговски кораби или които не са забелязали търговските кораби в близост до тях, е особено желателно обхватът на тази мярка да се разшири, така че да обхване риболовни кораби с дължина над 15 метра. В рамките на Европейския фонд за рибарство може да бъде предоставена финансова помощ за поставянето на системи като AIS на борда на риболовни кораби.

(7) Задължението да се постави AIS следва да бъде разбирано като изискване и за поддръжка AIS в оперативен режим по всяко време, с изключение на случаите, в които международни правила или стандарти предвиждат защита на навигационната информация.

(8) Полезно би било да се проучат възможните съвместни действия между AIS и системите за позициониране и комуникация, използвани в контекста на общата политика в областта на рибарството, като системата за контрол на корабите чрез сателит. За тази цел, Комисията, в сътрудничество с държавите-членки, следва да проучи възможностите за осъществяване и да определи подробни правила за интегриране на AIS и системите за позициониране и комуникация, използвани в контекста на общата политика в областта на рибарството. Проучването на възможностите за интегриране на тези системи следва да отчита потребностите и изискванията за контрол над флотите от риболовни кораби, по-специално по отношение на сигурността и поверителността на предаваните данни.

(9) Директива 2002/59/ЕО предвижда, че държавите-членки трябва да приемат специални мерки по отношение на кораби, представляващи потенциална заплаха поради тяхното поведение или състояние. Следователно, към списъка на тези кораби е желателно да се добавят корабите, които не разполагат с достатъчно застрахователно покритие или финансови гаранции или за които капитаните или пристанищните органи са докладвали неизправности, които могат да застрашат безопасното корабоплаване или да създадат риск за околната среда.

(10) В съответствие с Директива 2002/59/ЕО изглежда необходимо по отношение на риска, произтичащ от изключително неблагоприятни метеорологични условия, да се отчете потенциалната опасност за корабоплаването поради образуване на ледове. Следователно, когато определен от държава-членка компетентен орган, въз основа на прогнозата за състоянието на ледовете, предоставена от компетентна метеорологична информационна служба, счита, че условията за корабоплаване създават сериозна заплаха за безопасността на човешкия живот или сериозна заплаха от замърсяване, органът следва да информира за това капитана на кораба, намиращ се в неговия район на компетентност, или възнамеряващ да навлезе или да напусне пристанището или пристанищата в съответния район. Компетентният орган следва да е в състояние да предприеме подходящи мерки за гарантиране на безопасността на човешкия живот по море и за опазване на околната среда.

(11) Директива 2002/59/ЕО предвижда, че държавите-членки трябва да изготвят план за приемане на бедстващи кораби в техни пристанища или всяко друго защитено място при възможно най-добрите условия, ако ситуацията налага това, с цел ограничаване на последиците от морски произшествия. Все пак, като се вземат предвид Насоките относно местата за убежище на нуждаещи се от помощ кораби, приложени към Резолюция A. 949(23) на Международната морска организация на 13 декември 2003 г. (по-нататък „Резолюция A. 949(23) на ИМО“), след приемането на Директива 2002/59/ЕО и се отнасят до нуждаещи се от помощ кораби без риск за човешкия живот, а не до бедстващи кораби, тази директива следва да бъде съответно изменена.

(12) Въз основа на Резолюция A. 949(23) на ИМО и вследствие на работата, осъществена съвместно от Комисията, Европейската агенция за морска безопасност (по-нататък „Агенцията“) и държавите-членки, възниква необходимост от установяване на основните разпоредби относно съдържанието на плановете за настаняване на кораби, нуждаещи се от помощ с цел гарантиране на хармонизирано и ефективно изпълнение на тази мярка и изясняване на обхвата на възложените на държавите-членки задължения.

(13) Резолюция A. 949(23) на ИМО трябва да представлява основа на всички планове, изготвени от държавите-членки с цел да отговорят ефективно на заплахите, произтичащи от нуждаещи се от помощ кораби. Все пак, при оценяването на рисковете, свързани с подобни заплахи, и с оглед на специфичните обстоятелства, държавите-членки могат да вземат предвид други фактори, като използването на морска вода за производството на питейна вода, както и за производство на електроенергия.

(14) В случай на нуждаещ се от помощ кораб, може да се наложи да се вземе решение по отношение на приемането кораба в място за убежище. За тази цел, съответният орган следва да направи предварителна оценка на ситуацията въз основа на информацията, съдържаща се в съответния план за „място за убежище“.

(15) Плановете за приемане на нуждаещи се от помощ кораби следва да описват точно процеса на вземане на решения с оглед сигналите за тревога и справянето със съответните ситуации. Следва ясно да бъдат посочени съответните органи и техните правомощия, както и средствата за комуникация между заинтересованите страни. Приложимите процедури следва да гарантират своевременно вземане на подходящо решение въз основа на необходимата компетентност и адекватна информация, достъпна за компетентния орган.

(16) При изготвянето на плановете държавите-членки следва да съберат информация за потенциални места за убежище по крайбрежието, така че да се даде възможност на компетентния орган, в случай на морско произшествие или инцидент, да определи ясно и своевременно най-подходящите райони за приемане на нуждаещи се от помощ кораби. Тази необходима информация следва да съдържа, описание на някои характеристики на разглежданите места и наличното оборудване и инсталации за улесняване на приемането на нуждаещи се от помощ кораби или за справяне с последиците от произшествия или замърсяване.

(17) Важно е списъкът с компетентните органи, отговарящи за решенията за приемане на кораб в място за убежище, и списъкът с органите, отговарящи за получаването и справянето със сигнали за тревога, да бъде публикуван по подходящ начин. Също така би било полезно достъп до необходимата информация да имат и страните, свързани с операциите по предоставяне на морска помощ, включително компании, осигуряващи теглене на кораби с въже и помощ, както и съседни държави-членки, които е вероятно да бъдат засегнати от аварии по море.

(18) Специфичната функция на контрола на трафика на плавателни съдове и мерките за насочване движението на корабите е да даде възможност на държавите-членки да придобият действителна представа за корабите, плаващи във водите под тяхна юрисдикция, и да могат по този начин при необходимост да предприемат по-ефективни действия срещу потенциални заплахи. Обменът на събраната информация спомага за подобряване на нейното качество и улеснява обработката на тази информация.

(19) В съответствие с Директива 2002/59/ЕО държавите-членки и Комисията осъществиха значителен напредък към хармонизиране на електронния обмен на данни, по-специално по отношение на превоза на опасни или замърсяващи товари. SafeSeaNet, разработвана от 2002 г., следва понастоящем да бъде установена като информационна мрежа на общностно равнище.

(20) Напредъкът, осъществен в областта на новите технологии, и по-специално в космическите им приложения, например съоръженията за наблюдение на кораби чрез светлинен сигнал, системи за възпроизвеждане на образи или глобална навигационна спътникова система (ГНСС), прави възможно понастоящем допълнителното разширяване на обхвата на контрола на трафика и към открито море, така че да се осигури по-добро покритие на европейските води, системи за разпознаване и проследяване на далечни разстояния (Long Range Identification and Tracking — LRIT). Следва да се развие пълно сътрудничество в рамките на Общността във връзка с тази дейност, за да се гарантира превръщането на тези инструменти в неразделна част от системата за контрол на движението на корабите и за информация, установена с Директива 2002/59/ЕО.

(21) С цел да се гарантира възможно най-добро, хармонизирано на общностно равнище, използване на събраната информация съгласно Директива 2002/59/ЕО относно морската безопасност, Комисията следва да бъде в състояние, при необходимост, да обработва и използва тези данни, както и да ги разпространява до определените от държави-членки органи.

(22) В този контекст, разработването на информационната система EQUASIS показа важността на насърчаването на културата на морска безопасност, особено сред операторите в областта на морския транспорт. Комисията следва да бъде в състояние да допринася за разпространението на всяка информация, свързана с морска безопасност, особено чрез тази система.

(23) Регламент (ЕО) № 2099/2002 на Европейския парламент и на Съвета от 5 ноември 2002 година за създаване на Комитет по морската безопасност и предотвратяването на замърсяването от кораби (КМБПЗК) ([1]) централизира задачите на комитетите, учредени съгласно съответните разпоредби на общностното законодателство относно морската безопасност, предотвратяването на замърсяването от кораби и защитата на условията на живот и труд на борда. По тази причина съществуващият комитет следва да бъде заменен с КМБПЗК.

(24) Измененията на посочените международни актове следва също да бъдат взети предвид.

(25) Мерките необходими за изпълнението на настоящата директива следва да се приемат в съответствие с Решение 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 г. относно установяване на условията и реда за упражняване на изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията ([2]).

(26) По-специално на Комисията следва да се предостави правомощието да изменя Директива 2002/59/ЕО, за да приложи последващите изменения на международните конвенции, протоколи, кодекси и резолюции, свързани с нея. Тъй като тези мерки са от общ характер и са предназначени да изменят несъществени елементи от същата директива, включително чрез допълването ѝ с нови несъществени елементи, те трябва да бъдат приети в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, предвидена в член 5а от Решение 1999/468/ЕО.

(27) Съгласно Регламент (ЕО) № 1406/2002 на Европейския парламент и на Съвета от 27 юни 2002 г. ([3]) за създаване на Европейска агенция за морска безопасност, Агенцията осигурява необходимата подкрепа на Комисията и на държавите-членки за изпълнението на Директива 2002/59/ЕО.

(28) В съответствие с точка 34 от Междуинституционалното споразумение за по-добро законотворчество ([4]), държавите-членки се насърчават да изготвят за себе си и в интерес на Общността, свои собствени таблици, които отразяват в рамките на възможното съответствието между настоящата директива и мерките за транспонирането ѝ, и да ги публикуват.

([1]) ОВ L 324, 29.11.2002 г., стр. 1. Регламент, последно изменен с Регламент (ЕО) № 93/2007 на Комисията (ОВ L 22, 31.1.2007 г., стр. 12).

([2]) ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр. 23. Решение, изменено с Решение 2006/512/ЕО (ОВ L 200, 22.7.2006 г., стр. 11).

([3]) ОВ L 208, 5.8.2002, стр. 1. Регламент, последно изменен с Регламент (ЕО) № 1891/2006 (ОВ L 394, 30.12.2006 г., стр. 1).

([4]) ОВ C 321, 31.12.2003 г., стр. 1.

(29) Следователно Директива 2002/59/ЕО следва да бъде съответно изменена,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

Изменения

Директива 2002/59/ЕО се изменя, както следва:

1) В член 2, параграф 2, уводните думи се заменят със следното:

„Освен ако не е предвидено друго, настоящата директива не се прилага:“

2) Член 3 се изменя, както следва:

а) Буква а) се изменя, както следва:

i) уводните думи се заменят със следното:

„„Относими международни инструменти“ означава следните инструменти и тяхната актуализирана версия:“

ii) добавят се следните тирета:

„— Резолюция A.917(22) на ИМО е Резолюция 917 (22) на Международната морска организация, озаглавена „Насоки за употреба на AIS на борда на кораби“, изменена с Резолюция A.956(23) на ИМО;

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

— Резолюция A.950(23) на ИМО е Резолюция 950(23) на Международната морска организация, озаглавена „Служби за морска помощ (MAS)“;“;

б) буква к) се заменя със следното:

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

в) Добавят се следните букви:

„т) „SafeSeaNet“ е общностна система за обмен на морска информация, разработена от Комисията в сътрудничество с държавите-членки за гарантиране на прилагането на общностното законодателство;

у) „редовен рейс“ е поредица от корабни рейсове, изпълнявани така, че да обслужват движението между едни и същи две или повече пристанища съгласно обявено разписание или с редовност или честота, представляваща очевидна систематична поредност;

ф) „риболовен кораб“ е всеки кораб, оборудван за търговска експлоатация на живите водни ресурси.

х) „нуждаещ се от помощ кораб“ е кораб във ситуация, различна от такава, която изисква спасяване на хора на борда, но която може да причини загуба на кораба или екологична или навигационна опасност.“

3) Създава се следният член:

„*Член 6а*

Използване на системи за автоматична идентификация (AIS) от риболовни кораби

Всеки риболовен кораб с обща дължина над 15 метра, плаващ под знамето на държава-членка и регистриран в Общността или опериращ в вътрешните води или териториално море на държава-членка или разтоварващ улова си на пристанище на държава-членка, е снабден с AIS (клас А), която отговаря на стандартите за работа, изготвени от ИМО, съгласно графика, посочен в приложение II, част I, параграф 3.

Риболовни кораби, оборудвани с AIS, поддържат системата в оперативен режим през цялото време. При извънредни обстоятелства AIS може да се изключи, когато капитанът счете това за необходимо в интерес на безопасността или сигурността на неговия кораб.“;

4) Член 12 се заменя със следното:

„*Член 12*

Задължения за товародателя

Опасни или замърсяващи товари не могат да бъдат предоставени за превоз или натоварени на борда на кораб, независимо от размерите му, в пристанище на държава-членка, освен ако капитанът или операторът на кораба е получил декларация, съдържаща следната информация:

а) информацията, посочена в приложение I, параграф 2;

б) веществата, посочени в приложение I на конвенцията МАРПОЛ, таблицата с данните за безопасност с подробно описание на физикохимическите характеристики на стоките, включително техния вискозитет, изразен в cSt при 50 °C и тяхната плътност при 15 °C;

в) номерата за спешни случаи на товародателя или всяко друго лице или орган, което има сведения за физикохимичните характеристики на стоките и действията, които следва да бъдат предприети при авария.

Товародателят се задължава да предаде на капитана или на оператора на кораба такава декларация и да гарантира, че предоставеният за превоз товар действително отговаря на декларираното в съответствие с първия параграф.“;

5) В член 16, параграф 1 се добавят следните букви:

„г) кораби, които не са представили, или нямат удостоверения, за сключени застраховки или финансови гаранции съгласно общностното законодателство и международните правила;

д) кораби, за които са получени сигнали от пилоти или пристанищна администрация, че са налице неизправности, които могат да попречат на безопасното корабоплаване, или да създадат опасност за околната среда.“;

6) Създава се следният член:

„Член 18а

Мерки в случай на опасност, възникнала поради състоянието на ледовете

1. В случай че компетентните органи считат, че с оглед на състоянието на ледовете е налице сериозна заплаха за безопасността на човешкия живот по море или за защитата на техните плавателни или крайбрежни зони или за плавателните или крайбрежните зони на други държави:

а) те предоставят на капитана на кораба, намиращ се в техния район на компетентност или възнамеряващ да навлезе в или да напусне някое от техните пристанища, подходяща информация за състоянието на ледовете, препоръчителните маршрути и ледоразбивачите, обслужващи техния район на компетентност;

б) те могат, без да се засяга задължението за оказване на помощ на нуждаещи се от помощ кораби и други задължения, произтичащи от съответните международни правила, да изискат кораб, който е в засегнатия район и има намерение да навлезе в или да напусне пристанище или терминал или място за закотвяне, да отговаря на изискванията за устойчивост и мощност, съизмерими със състоянието на ледовете в засегнатия район.

2. Предприетите съгласно параграф 1 мерки се основават, по отношение на данните за състоянието на леда, на прогнозите за леда и атмосферните условия, предоставени от специализирана метеорологична служба, призната от държава-членка.“;

7) В член 19, параграф 2 се добавя следната алинея:

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

8) Член 20 се заменя със следното:

„Член 20

Приемане на нуждаещи се от помощ кораби в място за убежище

1. Одобрението или отказът за приемане на нуждаещ се от помощ кораб подлежи на предварително оценяване на ситуацията, извършена въз основа на плана по член 20а, и на решение, взето от компетентните органи.

2. Органите посочени в параграф 1 провеждат редовни срещи за обмяна на опит и за подобряване на мерките, предприети съгласно настоящия член. При особени обстоятелства, те могат да провеждат срещите по всяко време.“;

9) Създава се следният член:

„Член 20а

План за приемане на нуждаещи се от помощ кораби

1. Държавите-членки съставят план за отговор на заплахи, възникнали от нуждаещи се от помощ кораби във водите под тяхна юрисдикция.

2. Плановете по параграф 1 се изготвят след консултация със засегнатите страни, на базата на резолюции A. 949(23) и A. 950(23) на ИМО, и съдържат най-малко следната информация:

а) идентификационни данни на органа или органите, отговорни за приемане и управление на сигнали за тревога;

б) идентификационни данни на компетентните органи за оценка на ситуацията и за вземане на решение за приемане или отхвърляне на искане за приемане на нуждаещ се от помощ кораб в избрано място за убежище;

в) информация относно крайбрежието на държавите-членки, които подпомагат оценяването на нуждаещ се от помощ кораб в място за убежище, включително описание на екологичните, икономически и социални фактори и природни условия;

г) оценяване на процедури за приемане или отхвърляне на искане за приемане на нуждаещ се от помощ кораб в място за убежище;

д) средствата и инсталациите, подходящи за подпомагане, спасяване и борба със замърсяването;

е) процедурите за международно сътрудничество и вземане на решения;

ж) процедури за финансова гаранция и за отговорност, приложими по отношение на кораби, приети в място за убежище.

3. Държавите-членки публикуват наименованията на компетентните органи по член 20, параграф 1, и на органите, определени за приемане и управление на сигнали за тревога.

Държавите-членки съобщават при поискване относимата информация относно плановете на съседните държави-членки.

При изпълнение на процедурите, предвидени в плановете за приемане на нуждаещи се от помощ кораби, държавите-членки гарантират, че необходимата информация е на разположение на страните, участващи в операциите.

При поискване от държавите-членки, лицата, получаващи информацията съгласно алинеи втора и трета са обвързани със задължение за поверителност.

4. Държавите-членки информират Комисията най-късно до … (*) за мерките, предприети за прилагането на настоящия член.“;

10) Създава се следният член:

„*Член 22a*

SafeSeaNet

1. Държавите-членки създават системи за управление на морска информация на национално или местно равнище за обработка на информацията, посочена в настоящата директива.

2. Системите, създадени съгласно параграф 1, позволяват оперативното използване на събраната информация и изпълняват по-специално условията, посочени в член 14.

3. За да осигурят ефективен обмен на информацията, посочена в настоящата директива, държавите-членки гарантират, че националните или местни системи, създадени за събиране, обработка и съхраняване на информация, могат да бъдат свързани с SafeSeaNet. Комисията гарантира, че SafeSeaNet работи двадесет и четири часа в денонощието.“;

11) Член 23 се изменя, както следва:

а) Буква в) се заменя със следното:

„в) разширяване на обхвата на системата на Общността за контрол за движението на корабите и за информация и/или актуализирането ѝ с оглед по-добро идентифициране и контрол на корабите, като се отчита развитието на информационните и комуникационни технологии. За тази цел държавите-членки и Комисията си сътрудничат, за да въведат, при необходимост, системи за задължителен отчет, задължителни служби по морския трафик и подходящи системи за организиране на трафика, за да ги предоставят на ИМО за одобрение. Те сътрудничат също, в рамките на съответните регионални и международни органи, и за създаването на системи за идентификация и проследяване на далечни разстояния;“;

б) добавя се следната буква:

„д) осигуряване на взаимовръзка и оперативна съвместимост на националните системи, използвани за управление на информацията, посочена в приложение I, и развитие и актуализиране на SafeSeaNet.“;

12) Създава се следният член:

„*Член 23a*

Обработване и управление на информация за морска безопасност

1. Комисията гарантира, където е необходимо, обработването, използването и разпространението до определените от държавите-членки органи на информация, събрана по силата на настоящата директива.

2. Където е уместно, Комисията допринася за развитието и функционирането на системите за събиране и разпространение на данни, свързани с морска безопасност, по-специално чрез информационната система EQUASIS или друга подобна национална система.“

13) Член 28 се заменя със следното:

„*Член 28*

Комитет

1. Комисията се подпомага от Комитета по морската безопасност и предотвратяването на замърсяването от кораби (КМБПЗК), създаден съгласно Регламент (ЕО) № 2099/2002 на Европейския парламент и Съвета (**).

2. При позоваване на настоящия параграф, се прилагат член 5а, параграфи 1-4 и член 7 от Решение 1999/468/ЕО, като се вземат предвид разпоредбите на член 8 от него.

(**) ОВ L 324, 29.11.2002 г., стр. 1. Регламент, последно изменен с Регламент (ЕО) № 93/2007 на Комисията (ОВ L 22, 31.1.2007 г., стр. 12).“;

14) В приложение II, част I се добавя следната точка:

„3. Риболовни кораби

Риболовни кораби с дължина над 15 метра се подчиняват на изискването за товароносимост, установено в член 6а, според следния график:

— риболовен кораб с дължина 24 метра и повече, но по-малко от 45 метра: не по-късно от … (***);

— риболовен кораб с дължина 18 метра и повече, но по-малко от 24 метра: не по-късно от … (****);

(*) 18 месеца от влизането в сила на настоящата директива.

(***) 3 години от влизането в сила на настоящата директива.

(****) 4 години от влизането в сила на настоящата директива.

— риболовен кораб с дължина над 15 метра, но по-малко от 18 метра: не по-късно от … (*);

Новопостроени риболовни кораби с обща дължина над 15 метра се подчиняват на изискването за товароносимост, предвидено в член 6а, считано от … (**).“

Член 2

Транспониране

1. Държавите-членки привеждат в сила законовите, подзаконовите и административни разпоредби, необходими за да се съобразят с настоящата директива най-късно до … (**). Те незабавно изпращат на Комисията текста на тези мерки.

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

2. Държавите-членки съобщават на Комисията текста на основните разпоредби от националното си законодателство, които те приемат в областта, уредена с настоящата директива.

Член 3

Влизане в сила

Настоящата директива влиза в сила на третия ден след публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Член 4

Адресати

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.

Съставено в …

За Европейския парламент	*За Съвета*
Председател	*Председател*
…	…

(*) 5 години от влизането в сила на настоящата директива.
(**) 18 месеца от влизането в сила на настоящата директива.

ИЗЛОЖЕНИЕ НА МОТИВИТЕ НА СЪВЕТА

I. ВЪВЕДЕНИЕ

През ноември 2005 г. Комисията прие своето предложение ([1]) за директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 2002/59/ЕО за създаване на система на Общността за контрол на движението на корабите и за информация. Това предложение бе представено на Съвета на 13 януари 2006 г.

Европейският парламент прие становището си на първо четене на 25 април 2007 г.

Европейският икономически и социален комитет прие становището си на 13 септември 2006 г. ([2])

Комитетът на регионите прие своето становище на 15 юни 2006 г. ([3])

В рамките на процедурата за съвместно вземане на решения (член 251 от ДЕО) на 7 юни 2007 г. Съветът постигна политическо съгласие по проекта за директива. След правната и лингвистична редакция на текста, Съветът прие своята обща позиция на 6 юни 2008 г.

II. ЦЕЛ

Основната цел на предложената директива е да измени Директива 2002/59/ЕО, за да включи допълнителни мерки за повишаване на безопасността на корабите и за защита на околната среда, както и да хармонизира прилагането на „местата за убежище“.

Предложението включва по-конкретно разработването на общностна система за обмен на информация за морска безопасност SafeSeaNet, определянето от държавите-членки на независим орган за приемане на бедстващи кораби, мерките, които да бъдат предприети при образуване на ледове, както и режима на незастрахованите кораби. Освен това в документа се предлага използването на системата за автоматична идентификация (AIS) да стане задължително за риболовните кораби с дължина над 15 метра, както и да се предвидят по-стриктни задължения за товародателя относно подаването на информация.

III. АНАЛИЗ НА ОБЩАТА ПОЗИЦИЯ

Общи положения

Във вида, в който е съгласувана със Съвета, общата позиция по горепосоченото предложение актуализира действащата директива, с цел да допринесе за повишаването на морската безопасност. Въпреки че Съветът е съгласен с Комисията относно целта на предложението, в подхода на Съвета са включени някои адаптации, насочени към повишаване на безопасността на риболовните кораби с обща дължина над 15 метра, чрез монтиране на системи за автоматична идентификация (AIS), към установяване на правила за приемане или отказ за приемане на нуждаещи се от помощ кораби в места за убежище, както и към засилено наблюдение на кораби чрез системата за обмен на информация SafeSeaNet.

Следва да се отбележи, че общата позиция включва и редица промени извън тези, предвидени в становището на първо четене на Европейския парламент, тъй като разпоредбите в предложението на Комисията бяха допълнени с нови елементи или изцяло преформулирани.

Освен това са внесени и някои редакционни поправки, с цел текстът да стане по-ясен или да се гарантира цялостна съгласуваност на директивата.

Двата основни въпроса — монтирането на системи за автоматична идентификация (AIS) на риболовни кораби и приемането на кораби в места за убежище — бяха счетени за особено важни по време на обсъжданията в съответните органи на Съвета.

Специфични въпроси

A. Използване на системи за автоматична идентификация (AIS)

Използването на системи за автоматична идентификация (AIS, клас A) от риболовни кораби с обща дължина над 15 метра, което е една от основните черти на изменената директива, бе прието от Съвета. Независимо от това Съветът счита, че е необходимо ясно да се определи за кои плавателни съдове се отнася това задължение. За тази цел общата позиция на Съвета изменя предложението на Комисията и определя точно условията за прилагане на тази задължителна разпоредба.

([1]) Док. 5171/06 — COM(2005) 589 окончателен.
([2]) ОВ C 318, 23.12.2006 г.
([3]) ОВ C 229, 22.9.2006 г.

Освен това Съветът прие изменение 17 на Европейския парламент, като в директивата се прави съответно позоваване на Резолюция A.917(22) на ММО (Насоки за използване на AIS на борда).

Нещо повече, Съветът направи преглед на графика за изпълнението (приложение II(I)), предложен от Комисията, за да гарантира, че ограниченията във времето са практически осъществими за съответните страни. Според Съвета е необходимо да се посочи, че корабоплавателните съдове, оборудвани с AIS, я поддържат в оперативен режим през цялото време, освен в някои особени случаи.

Б. Приемане на кораби в места за убежище

По отношение на приемането на кораби в място за убежище Съветът счита, че държавите-членки следва да прилагат Насоките на ММО относно местата за убежище за нуждаещи се от помощ кораби (Резолюция A.949(23) на ММО), която предвижда, че държавата-членка има право да допусне или да откаже достъп на плавателен съд до място за убежище. Внесеното от Съвета изменение в предложението на Комисията пояснява, че приемането или отказа за приемане на нуждаещ се от помощ кораб в място за убежище подлежи на предварителна оценка на ситуацията, която се извършва на базата на план за приемане и на решение, взето от компетентния орган. Според Съвета е необходимо да се гарантира, че плановете за приемане ще бъдат изготвени на базата на Резолюции на ММО A.949(23) (Насоки на ММО относно местата за убежище за нуждаещи се от помощ кораби) и A.950(23) (Служби за морска помощ).

Освен това, за разлика от Комисията, Съветът счита, че плановете за приемане на нуждаещи се от помощ кораби следва да съдържат информация относно крайбрежната ивица на държавите-членки, което следва да подпомогне оценяването на нуждаещ се от помощ кораб в мястото за убежище. Що се отнася до съобщаването на тези планове на съседни държави-членки, Съветът въведе възможността държавите-членки да налагат изискване за поверителност.

Друг въпрос, поставен по време на дискусиите в органите на Съвета във връзка с приемането в места за убежище, бе ролята на „компетентния орган“. Съветът добави допълнително определение на „компетентен орган“, което има за цел да подобри разбирането на този термин и да опише ролята на компетентния орган. Целта на Съвета е да остави достатъчно гъвкавост на държавите-членки да организират своя компетентен орган, като също така отчита надлежно техните вътрешни административни и организационни структури.

Други въпроси

Освен горепосочените два основни въпроса Съветът внесе допълнителни промени в предложението на Комисията, особено по отношение на мерките в случай на образуване на ледове. По този въпрос бе записано, че компетентният орган следва да действа, без да се засяга задължението за помощ и съответните международни норми.

По отношение на предложената разпоредба за финансовите гаранции, която създава възможност за държавите-членки да поискат застрахователен сертификат или финансова гаранция от оператор, който експлоатира кораба, Съветът счита за неуместно да се позове на друго предложение на Комисията, което се разглежда в рамките на процедурата за съвместно вземане на решения (предложение за гражданската отговорност и финансовите гаранции на собствениците на кораби).

Във връзка с влизането в сила на изменената директива срокът, който се дава на държавите-членки, за да въведат в сила национални мерки за прилагане за настоящия проект за директива, бе удължен от 12 на 18 месеца.

По отношение на SafeSeaNet общата позиция на Съвета включва разпоредба, на базата на изменение 65 на Европейския парламент, според което Комисията гарантира, че SafeSeaNet е оперативна 24 часа в денонощието.

IV. ИЗМЕНЕНИЯ, НАПРАВЕНИ ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

Общата позиция включва някои от измененията, направени от Европейския парламент на първо четене, които подобряват или правят по-ясен текста на предложената директива.

Съветът прие напълно изменения 17 и 65 на Европейския парламент (изложени в док. 8724/07) и се съгласи да преформулира изменения 22 и 23, така че член 6а, алинея втора да гласи: *„Риболовни кораби, оборудвани с AIS, поддържат системата в оперативен режим през цялото време. При извънредни обстоятелства AIS може да се изключи, когато капитанът счете това за необходимо в интерес на безопасността или сигурността на неговия кораб“*.

В общата позиция, обаче, не са отразени всички останали изменения на Европейския парламент. По различни съображения те се оказаха неприемливи за Съвета. Така например Съветът не може да приеме изменения 10, 11, 15, 18, 35 и 45, тъй като те са насочени към разширяване на обхвата на директивата. Съветът не може да приеме изменения 5, 31, 32, 33 и 34, които са свързани с компетентния орган, тъй като те са прекалено специфични и детайлни. Тези изменения биха довели до липса на организационна гъвкавост и не позволяват да се вземат предвид специфичните особености на държавите-членки. Що се отнася до използването на AIS от риболовни кораби, Съветът подкрепя предложената от Комисията дължина, като отчита и направените допълнителни изменения, включени в общата позиция. Поради това Съветът не може да подкрепи изменения 24, 50 и 51. Съветът счита изменения 8, 9, 38, 39, 40 и 41 за неуместни, тъй като те се отнасят до друго предложение от третия пакет за морска безопасност, което все още се разглежда в рамките на процедурата за съвместно вземане на решения. Що се отнася до обмена на поверителна информация (изменения 7, 37, 44, 47 и 64) Съветът счита, че тези изменения могат да породят известни проблеми, свързани с поверителността на съответната информация. Накрая, по отношение на изменения 50, 52, 53 и 54, които конкретизират кога различните риболовни кораби са предмет на разпоредбите на директивата, Съветът счита, че графикът за прилагане, включен в общата позиция, би могъл да бъде по-подходящ за съответните страни.

Освен това Съветът счита, че някои от измененията е по-уместно да бъдат включени като съображения, като например изменения 42 и 43.

V. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Съветът счита, че общата позиция позволява на държавите-членки да предприемат подходящи и превантивни действия, както и да реагират адекватно в случай на опасни ситуации.

Съветът се надява на конструктивна дискусия с Европейския парламент с оглед възможно най-бързото приемане на настоящата директива.

ОБЩА ПОЗИЦИЯ (ЕО) № 16/2008

приета от Съвета на 6 юни 2008 година

с оглед приемането на Директива 2008/…/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от … относно общите правила и стандарти за организациите за проверка и преглед на кораби и за съответните дейности на морските администрации (преработена)

(текст от значение за ЕИП)

(2008/C 184 E/02)

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,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет [1],

като взеха предвид становището на Комитета на регионите [2],

в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Договора [3],

като имат предвид, че:

(1) 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 [4] е била неколкократно съществено изменяна. Тъй като предстои да бъдат направени допълнителни изменения, тя следва да се преработи с оглед постигането на по-голяма яснота.

(2) Предвид характера на разпоредбите на Директива 94/57/ЕО изглежда удачно разпоредбите ѝ да бъдат преработени в два отделни нормативни акта на Общността, а именно директива и регламент.

(3) В своята резолюция от 8 юни 1993 г. относно обща политика по морска безопасност, Съветът поставя за цел отстраняването от водите на Общността на всички плавателни съдове, които не отговарят на стандартите, и дава приоритет на общностните действия, насочени към осигуряване на ефективно и еднакво прилагане на международните правила, като се изготвят общи стандарти за класификационните организации.

(4) Безопасността и предотвратяването на замърсяването на моретата могат да бъдат ефективно подобрени чрез строго прилагане на международни конвенции, кодекси и резолюции, като същевременно се подпомага постигането на целта за свободно предоставяне на услуги.

(5) Контролът за спазването от корабите на единните международни стандарти за безопасност и предотвратяване на замърсяването на моретата е отговорност на държавите на знамето и на пристанищните държави.

(6) Държавите-членки са отговорни за издаването на международни свидетелства за безопасност и предотвратяване на замърсяването, предвидени в конвенции като Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море от 1974 г. (SOLAS 74), Международната конвенция за товарните водолинии от 1966 г. и Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби от 2 ноември 1973 г. (MARPOL), както и за прилагането на посочените конвенции.

(7) В съответствие с тези конвенции всички държави-членки могат да упълномощават в различна степен признати организации, които да удостоверяват това съответствие, както и да им делегират правомощието по издаване на съответните свидетелства за безопасност и предотвратяване на замърсяването.

(8) В световен мащаб, голям брой от съществуващите класификационни организации не осигуряват нито задоволително прилагане на правилата, нито достатъчна надеждност, когато действат от името на националните администрации, тъй като не разполагат с надеждни и подходящи структури и опит, които да им позволят да изпълняват задълженията си с висок професионализъм.

(9) Съгласно SOLAS 74, глава II-1, част A-1, правило 3-1, на държавите-членки са длъжни да гарантират, че плаващите под тяхно знаме кораби са проектирани, построени и поддържани в съответствие с изискванията по отношение на конструкцията, механизмите и електрическото оборудване на признати от администрациите класификационни организации. Следователно тези организации изготвят и прилагат правила за проектиране, строеж, поддръжка и проверка на кораби, както и носят отговорност за проверката на кораби от името на държавите на знамето и за удостоверяването дали същите кораби отговарят на изискванията на международните конвенции за издаване на съответните сертификати. За да могат да изпълняват по задоволителен начин това задължение, организациите имат нужда от пълна независимост, високоспециализирани техническа компетентност и строго управление на качеството.

(10) Организациите за проверка и преглед на кораби следва да бъдат в състояние да предлагат услугите си на цялата територия на Общността и да се конкурират помежду си, като същевременно осигуряват еднакво ниво на безопасност и опазване на околната среда. Поради това следва да се създадат единни професионални стандарти за дейностите им, които да се прилагат по еднакъв начин в Общността.

---

[1] ОВ C 318, 23.12.2006 г., стр. 195.
[2] ОВ C 229, 22.9.2006 г., стр. 38.
[3] Становище на Европейския парламент от 25 април 2007 г. (ОВ C 74 E, 20.3.2008 г., стр. 632), Обща позиция на Съвета от 6 юни 2008 г. и Позиция на Европейския парламент от … (все още непубликувана в Официален вестник).
[4] ОВ L 319, 12.12.1994 г., стр. 20. Директива, последно изменена с Директива 2002/84/ЕО (ОВ L 324, 29.11.2002 г., стр. 53).

(11) Издаването на свидетелство за радио безопасност на товарен кораб може да бъде възложено на частни структури, които разполагат с достатъчно опит и квалифициран персонал.

(12) Държава-членка може да ограничи броя на признатите организации, които упълномощава, съгласно своите нужди въз основа на обективни и прозрачни основания, подлежащи на контрол от страна на Комисията в съответствие с процедура на комитет.

(13) Тъй като настоящата директива следва да гарантира свободното предоставяне на услуги в Общността, Общността следва да има право да преговаря с онези трети държави, в които са установени някои от признатите организации, с цел да бъде осигурено еднакво третиране на признатите организации, установени в Общността.

(14) Необходимо е сериозно ангажиране на националните администрации в прегледите на кораби и издаването на съответните свидетелства, за да се осигури пълно съответствие с международните правила за безопасност, дори ако държавите-членки разчитат на признати организации, които не са част от администрацията им за изпълнението на законоустановени си задължения. Поради това е целесъобразно да се установят тесни работни взаимоотношения между администрациите и упълномощените от тях признати организации, което може да наложи признатите организации да имат местно представителство на територията на държавата-членка, от името на която изпълняват задълженията си.

(15) Различията в режимите на имуществена отговорност на признатите организации, които работят от името на държавите-членки, биха представлявали трудност за правилното изпълнение на настоящата директива. С цел да се допринесе за разрешаването на този проблем, е целесъобразно на общностно равнище да се постигне известна степен на хармонизация в областта на отговорността, която произтича от морско произшествие, причинено от призната организация, като това е установено по съдебен ред, включително при разрешаване на спорове чрез арбитражни процедури.

(16) Мерките, необходими за изпълнение на настоящата директива, следва да бъдат приети в съответствие с Решение 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 г. за установяване на условията и реда за упражняване на изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията [1].

(17) По-специално, на Комисията следва да бъдат предоставени правомощия за изменение на настоящата директива, с цел включване на последващи изменения на свързаните с нея международни конвенции, протоколи, кодекси и резолюции. Тъй като тези мерки са от общ характер и са предназначени да изменят несъществени елементи на настоящата директива, включително чрез допълването ѝ с нови несъществени елементи, те трябва да бъдат приети в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, предвидена в член 5а от Решение 1999/468/ЕО.

(18) Независимо от това държавите-членки следва да разполагат с възможността да спрат действието или да оттеглят упълномощаването на призната организация, като информират Комисията и останалите държави-членки за решенията си и посочват основателни причини за това.

(19) Държавите-членки следва периодично да извършва оценка на резултатите от работата на признатите организации, които действат от тяхно име, като предоставя на Комисията и на всички останали държави-членки точна информация относно резултатите от тяхната работа.

(20) От държавите-членки, когато действат като пристанищни власти, се изисква да повишат безопасността и да предотвратят замърсяването във водите на Общността посредством приоритетни проверки на кораби, които притежават свидетелства от организации, които не изпълняват общите критерии, като по този начин се гарантира, че плаващи под знаме на трета държава кораби не се третират по по-благоприятен начин.

(21) Към настоящия момент не съществуват единни международни стандарти по отношение на корпус, машини, електрически инсталации и инсталации за контрол, които да бъдат спазвани от всички кораби по време на техния строеж и целия им експлоатационен живот. Такива стандарти могат да бъдат установените съгласно правилата на признати организации или равностойните стандарти, които предстои да бъдат приети от националните администрации в съответствие с процедурата, установена в Директива 98/34/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 22 юни 1998 г. относно определяне на процедура за предоставяне на информация в областта на техническите стандарти и регламенти и правила относно услугите на информационното общество [2].

(22) Доколкото целта на настоящата директива, а именно установяване на мерките, които държавите-членки да предприемат в отношенията си с действащите в Общността организации, които отговарят за проверката, прегледа и освидетелстването на кораби, не може да бъде постигната в достатъчна степен от държавите-членки и следователно, поради мащаба на действието, може да бъде по-добре постигната на общностно равнище, Общността може да приема мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящата директива не надхвърля необходимото за постигането на тази цел.

(23) Задължението за транспониране на настоящата директива в националното законодателство следва да се ограничи до онези разпоредби, които представляват съществена промяна в сравнение с Директива 94/57/ЕО. Задължението за транспониране на неизменените разпоредби произтича от тази директива.

(24) С настоящата директива не следва да се засягат задълженията на държавите-членки, свързани със сроковете за транспониране в националното законодателство на директивите, посочени в приложение I, част Б.

[1] ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр. 23. Решение, изменено с Решение 2006/512/ЕО (ОВ L 200, 22.7.2006 г., стр. 11).

[2] ОВ L 204, 21.7.1998 г., стр. 37. Директива, последно изменена с Директива 2006/96/ЕО на Съвета (ОВ L 363, 20.12.2006 г., стр. 81).

(25) В съответствие с точка 34 от Междуинституционалното споразумение за по-добро законотворчество ([1]), държавите-членки се насърчават да изготвят за себе си и в интерес на Общността, свои собствени таблици, които илюстрират, доколкото е възможно, съответствието между настоящата директива и мерките за транспонирането ѝ, както и да ги направят обществено достояние.

(26) Мерките, които трябва да бъдат спазвани от организациите за проверка и преглед на кораби, са установени в Регламент (ЕО) № …/… на Европейския парламент и на Съвета от … за общите правила и стандарти за организациите за проверка и преглед на кораби ([2]),

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

Настоящата директива установява мерките, към които трябва да се придържат държавите-членки в своите взаимоотношения с организациите, които отговарят за проверката, прегледа и освидетелстването на кораби за съответствие с международните конвенции за морска безопасност и предотвратяване на морското замърсяване, като същевременно подпомага постигането на целта за свободно предоставяне на услуги. Това включва разработването и прилагането на изисквания за безопасност по отношение на корпуса, машините, електрическите инсталации и инсталациите за контрол на кораби, които попадат в приложното поле на международните конвенции.

Член 2

За целите на настоящата директива се прилагат следните определения:

а)	„кораб“	означава кораб, който попада в приложното поле на международните конвенции;
б)	„кораб, плаващ под знамето на държава-членка“	означава кораб, регистриран и плаващ под знамето на държава-членка в съответствие с нейното законодателство. Кораби, които не отговарят на настоящото определени, се приравняват към кораби, плаващи под знамето на трета държава;
в)	„проверки и прегледи“	означава проверки и прегледи, които са задължителни съгласно международните конвенции;
г)	„международни конвенции“	означава Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море от 1 ноември 1974 г. (SOLAS 74), с изключение на глава XI-2 от анекса към нея, Международната конвенция за товарните водолинии от 5 април 1966 г. и Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби от 2 ноември 1973 г. (Marpol), ведно с протоколите и измененията към тях, както и свързаните с тях кодекси със задължителен характер във всички държави-членки, в тяхната актуализирана версия;
д)	„организация“	означава правно образувание, неговите дъщерни дружества и всяко друго образувание под негов контрол, което съвместно или самостоятелно извършва дейности, които попадат в приложното поле на настоящата директива;
е)	„контрол“	за целите на буква д) означава права, договори или всякакви други правни или фактически средства, които поотделно или съчетани дават възможност да се упражнява решаващо влияние върху правно образувание или позволяват на това образувание да извършва дейности, попадащи в приложното поле на настоящата директива;
ж)	„призната организация“	означава организация, призната в съответствие с Регламент (ЕО) № …/…;
з)	„упълномощаване“	означава действие, с което държава-членка упълномощава или делегира правомощия на призната организация;
и)	„задължително свидетелство“	означава свидетелство, издадено от държавата на знамето или от нейно име, в съответствие с международните конвенции;

([1]) ОВ C 321, 31.12.2003 г., стр. 1.
([2]) ОВ L …

й)	„правила и процедури“	означава изискванията на признатата организация за проектирането, строежа, оборудването, поддръжката и прегледа на кораби;
к)	„свидетелство за клас“	означава документ, издаден от призната организация, с който се удостоверява годността на кораба за конкретна употреба или услуга в съответствие с правилата и процедурите, установени и разгласени от тази призната организация;
л)	„свидетелство за радио безопасност на товарен кораб“	означава сертификат, въведен с протокола от 1988 г. за изменение на SOLAS, приети от Международната морска организация (ИМО).

Член 3

1. Като поемат своите отговорности и задължения по международните конвенции, държавите-членки гарантират, че техните компетентни администрации могат да осигурят съответно изпълнение на разпоредбите на тези конвенции, по-специално по отношение на проверката и прегледа на кораби, издаването на задължителни свидетелства и свидетелства за освобождаване, предвидени в международните конвенции. Държавите-членки действат съгласно съответните разпоредби от приложението и допълнението към Резолюция A.847(20) на ИМО относно насоки за подпомагане на държавите на знамето при прилагането на актовете на ИМО.

2. Когато, за целите на параграф 1, държава-членка реши по отношение на плаващи под нейно знаме кораби:

(i) да упълномощи организации да извършват изцяло или частично проверки и прегледи, свързани със задължителните свидетелства, включително тези, с които се оценява спазването на правилата, посочени в член 11, параграф 2, и когато е целесъобразно, да издават или подновяват съответните свидетелства; или

(ii) да разчита на организации за извършването изцяло или частично на проверките и прегледите, посочени в подточка i;

тя поверява тези задължения само на признати организации.

При всички случаи компетентната администрация одобрява първоначалното издаване на свидетелства за освобождаване.

Въпреки това, по отношение на свидетелства за радио безопасност на товарен кораб, тези задължения могат да бъдат възложени на частни структури, признати от компетентната администрация, които разполагат с достатъчно опит и квалифициран персонал, за да изпълняват посочените дейности по оценка на безопасността на радио комуникациите от нейно име.

3. Настоящият член не засяга освидетелстването на специфични части от морското оборудване.

Член 4

1. При прилагане на член 3, параграф 2, държавите-членки по принцип не отказват да упълномощят никоя от признатите организации за осъществяване на функциите, уредени с разпоредбите на параграф 2 от настоящия член и на членове 5 и 9. Въпреки това те могат да ограничат броя на организациите, които упълномощават, в съответствие със собствените си нужди, при условие че съществуват прозрачни и обективни основания за това.

По искане на държава-членка, Комисията приема подходящи мерки в съответствие с процедурата по регулиране, посочена в член 6, параграф 2.

2. За да приеме, че установена в трета държава призната организация може да изпълнява изцяло или отчасти задълженията, посочени в член 3, държавата-членка може да поиска съответната трета държава да осигури реципрочно третиране на онези признати организации, които са установени в Общността.

Освен това Общността може да отправи искане третата държава, в която е установена призната организация, да осигури реципрочно третиране на онези признати организации, които са установени в Общността.

Член 5

1. Държавите-членки, които вземат решение съгласно член 3, параграф 2, установят „работни взаимоотношения“ между своята компетентна администрация и организациите, действащи от тяхно име.

2. Работните взаимоотношения се регулират чрез официално, писмено и недискриминационно споразумение или равностойни правни договорености, които установяват конкретните задължения и функции, поети от организации, и включват най-малко:

а) разпоредбите, които се съдържат в допълнение II към Резолюция A.739(18) на ИМО относно насоки за упълномощаване на организации, действащи от името на администрацията, като се водят от приложението, допълненията и приложените документи към Циркулярно писмо 710 на Комисията по морска безопасност и Циркулярно писмо 307 на Комисията за защита на морската среда на ИМО относно типово споразумение за упълномощаване на признати организации, действащи от името на администрацията;

б) следните разпоредби относно имуществената отговорност:

(i) ако съд или арбитражен орган в рамките на разрешаване на спорове чрез арбитражни процедури установи с окончателен акт, че администрацията носи отговорността, произтичаща от каквото и да е морско произшествие, за обезщетение на увредените лица за имуществени вреди или щети, или за телесна повреда или смърт, за които пред същия съд е доказано, че са причинени от умишлено действие или бездействие или груба небрежност на признатата организация, нейните органи, служители, представители или други действащи от името на признатата организация лица, администрацията има право на парично обезщетение от признатата организация до степента, до която тези вреди, щети, телесна повреда или смърт са причинени от признатата организация съгласно решението на съда или на арбитражния орган;

(ii) ако съд или арбитражен орган в рамките на разрешаване на спорове чрез арбитражни процедури установи с окончателен акт, че администрацията носи отговорността, произтичаща от каквото и да е морско произшествие, за обезщетение на увредените лица за телесна повреда или смърт, за които пред същия съд или арбитражен орган е доказано, че са причинени от действие или бездействие, при небрежност на признатата организация, нейните служители, представители или други действащи от името на признатата организация лица, администрацията има право на парично обезщетение от признатата организация до степента, до която тази телесна повреда или смърт са причинени от признатата организация съгласно решението на съда или на арбитражния орган; държавите-членки могат да ограничат максималната платима от признатата организация сума, която обаче трябва да възлиза най-малко на 4 милиона евро;

(iii) ако съд или арбитражен орган в рамките на разрешаване на спорове чрез арбитражни процедури установи с влязъл в сила акт, че администрацията носи отговорността, произтичаща от морско произшествие, за обезщетение на увредените лица за имуществени вреди или щети, за които пред същия съд е доказано, че са причинени от действие или бездействие, при небрежност на признатата организация, нейните служители, представители или други действащи от името на признатата организация лица, администрацията има право на парично обезщетение от признатата организация до степента, до която тези вреди или щети са причинени от признатата организация съгласно решението на съда или на арбитражния орган; държавите-членки могат да ограничат максималната платима от призната организация сума, която обаче трябва да възлиза най-малко на 2 милиона евро;

в) разпоредби относно периодичния одит от страна на администрацията или от независим външен орган, назначен от администрацията, на задълженията, които организациите извършват от нейно име, както е посочено в член 9, параграф 1;

г) възможност за подробни проверки на кораби на случаен принцип;

д) разпоредби относно докладването на съществена информация относно флотата, на която се дали клас, промените, спирането и отнемането на клас.

3. Споразумението или равностойните правни договорености могат да наложат признатата организация да има местно представителство на територията на държавата-членка, от чието име тя изпълнява задълженията, посочени в член 3. Местно представителство, което притежава правосубектност съгласно законодателството на държавата-членка и попадащо в компетентността на нейните национални съдилища, може да отговаря на такова изискване.

4. Всяка държава-членка предоставя на Комисията точна информация за работните взаимоотношения, установени в съответствие с настоящия член. Комисията впоследствие информира за това останалите държави-членки.

Член 6

1. Комисията се подпомага от Комитет по морската безопасност и предотвратяването на замърсяването от кораби (КМБПЗК), създаден съгласно Регламент (ЕО) № 2099/2002 ([1]).

2. При позоваване на настоящия параграф, се прилагат членове 5 и 7 от Решение 1999/468/ЕО, като се вземат предвид разпоредбите на член 8 от него.

Срокът, предвиден в член 5, параграф 6 от Решение 1999/468/ЕО, се определя на три месеца.

3. При позоваване на настоящия параграф, се прилагат член 5а, параграфи 1-4 и член 7 от Решение 1999/468/ЕО, като се вземат предвид разпоредбите на член 8 от него.

Член 7

1. Без да се разширява нейният обхват, настоящата директива може да бъде изменяна с цел:

а) да се включват, за целите на настоящата директива, влезлите в сила последващи изменения на свързаните с нея международни конвенции, протоколи, кодекси и резолюции, посочени в член 2, буква г), член 3, параграф 1 и член 5, параграф 2;

б) да се променят сумите, определени в член 5, параграф 2, буква б), подточки ii) и iii).

Тези мерки, предназначени да изменят несъществени елементи на настоящата директива, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 6, параграф 3.

2. След приемането на нови актове или протоколи към международните конвенции, посочени в член 2, буква г), Съветът, по предложение на Комисията и като взема предвид парламентарните процедури в държавите-членки, както и съответните процедури на ИМО, взема решение относно конкретните мерки за ратифициране на тези нови актове или протоколи, като гарантира, че те се прилагат еднакво и едновременно в държавите-членки.

Измененията на международните актове, посочени в член 2, буква г) и член 5, могат да бъдат изключени от приложното поле на настоящата директива в съответствие с член 5 от Регламент (ЕО) № 2099/2002.

([1]) Регламент (ЕО) № 2099/2002 на Европейския парламент и на Съвета за създаване на Комитет по морската безопасност и предотвратяването на замърсяването от кораби (КМБПЗК) (ОВ L 324, 29.11.2002 г., стр. 1). Регламент, последно изменен с Регламент (ЕО) № 93/2007 на Комисията (ОВ L 22, 31.1.2007 г., стр. 12).

Член 8

Независимо от минималните критерии, определени в приложение I към Регламент (ЕО) № …/…, когато държава-членка счита, че призната организация не може повече да бъде упълномощена да изпълнява от нейно име задачите, определени в член 3, държавата-членка може да спре действието на това упълномощаване или да го оттегли. В такива случаи държавата-членка информира Комисията и останалите държави-членки за решението си, като го мотивира подробно.

Член 9

1. Всяка държава-членка трябва да се увери, че признатите организации, действащи от нейно име за целите на член 3, параграф 2, ефективно изпълняват функциите, посочени в този член, по приемлив за компетентната администрация начин.

2. Всяка държава-членка изпълнява задачата, посочена в параграф 1, най-малко на всеки две години и представя на останалите държави-членки и на Комисията доклад с резултати от мониторинга най-късно до 31 март на годината, следваща годините, за които е била направена оценка на съответствието.

Член 10

При упражняване на своите права и задължения за проверка в качеството си на пристанищни държави, държавите-членки докладват на Комисията и на останалите държави-членки, и уведомяват съответната държава на знамето, ако установят, че валидни задължителни свидетелства са издадени от признати организации, действащи от името на държавата на знамето, на кораб, който не отговаря на съответните изисквания на международните конвенции, или за случаи на неизправност на кораб, който притежава валидно свидетелство за клас, а неизправността се отнася до обстоятелства, отразени в същото свидетелство. За целите на настоящия член се докладва само в случаи, когато кораб представлява сериозна заплаха за безопасността и за околната среда, или когато са налице доказателства за особено небрежно отношение на признатите организации. Съответната призната организация се уведомява за случая по време на първоначалната проверка, така че незабавно да може да предприеме подходящи последващи действия.

Член 11

1. Всяка държава-членка гарантира, че плаващите под нейно знаме кораби са проектирани, построени, оборудвани и поддържани в съответствие с правилата и процедурите, свързани с изискванията на признатата организация за корпуса, машините, електрическите инсталации и инсталациите за контрол.

2. Държава-членка може да реши да използва правила, които счита за равностойни на правилата и процедурите на призната организация, само при условие че незабавно уведоми за тях Комисията в съответствие с процедурата, предвидена в Директива 98/34/ЕО, и останалите държави-членки, и при условие че тези правила не се оспорват от друга държава-членка или от Комисията и не са счетени за неравностойни чрез процедурата по регулиране, посочена в член 6, параграф 2 от настоящата директива.

3. Държавите-членки съдействат на упълномощените от тях признати организации при разработването на правилата и процедурите на тези организации. Те се консултират с признатите организации с оглед постигането на еднозначно тълкуване на международните конвенции.

Член 12

Комисията информира на всеки две години Европейския парламент и Съвета за постигнатия напредък по прилагането на настоящата директива в държавите-членки.

Член 13

1. Държавите-членки въвеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива преди … (*). Те незабавно информират Комисията за това.

Когато държавите-членки приемат тези разпоредби, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Разпоредбите съдържат също декларация, че позоваванията в действащите законови, подзаконови и административни разпоредби на директивите, отменени с настоящата директива, се тълкуват като позовавания на настоящата директива. Условията и редът на позоваване се определят от държавите-членки.

2. Държавите-членки съобщават на Комисията текста на основните разпоредби от националното законодателство, които те приемат в областта, уредена с настоящата директива.

Член 14

Директива 94/57/ЕО, изменена с директивите, изброени в приложение I, част А, се отменя считано от … (**), без да се засягат задълженията на държавите-членки, свързани със сроковете за транспониране в националното законодателство на директивите, посочени в приложение I, част Б.

Позоваванията на отменените директиви се тълкуват като позовавания на настоящата директива и се разглеждат съгласно таблицата за съответствие в приложение II.

Член 15

Настоящата директива влиза в сила на двадесетия ден след публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Член 16

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.

Съставено в …

За Европейския парламент	*За Съвета*
Председател	*Председател*
…	…

(*) 24 месеца след датата на влизане в сила на настоящата директива.
(**) Датата на влизане в сила на настоящата директива.

ПРИЛОЖЕНИЕ I

Част А

Отменена директива с последващите й изменения
(посочена в член 14)

Директива 94/57/ЕО на Съвета	ОВ L 319, 12.12.1994 г., стр. 20.
Директива 97/58/ЕО на Комисията	ОВ L 274, 7.10.1997 г., стр. 8.
Директива 2001/105/ЕО на Европейския парламент и на Съвета	ОВ L 19, 22.1.2002 г., стр. 9.
Директива 2002/84/ЕО на Европейския парламент и на Съвета	ОВ L 324, 29.11.2002 г., стр. 53.

Част Б

Списък на срокове за транспониране в националното законодателство
(посочен в член 14)

Директива	Срок за транспониране
94/57/ЕО	31 декември 1995 г.
97/58/ЕО	30 септември 1998 г.
2001/105/ЕО	22 юли 2003 г.
2002/84/ЕО	23 ноември 2003 г.

ПРИЛОЖЕНИЕ II

ТАБЛИЦА ЗА СЪОТВЕТСТВИЕ

Директива 94/57/ЕО	Настояща директива	Регламент (ЕО) № …/…
Член 1	Член 1	Член 1
Член 2, буква а)	Член 2, буква а)	Член 2, буква а)
Член 2, буква б)	Член 2, буква б)	—
Член 2, буква в)	Член 2, буква в)	—
Член 2, буква г)	Член 2, буква г)	Член 2, буква б)
Член 2, буква д)	Член 2, буква д)	Член 2, буква в)
—	Член 2, буква е)	Член 2, буква г)
Член 2, буква е)	Член 2, буква ж)	Член 2, буква д)
Член 2, буква ж)	Член 2, буква з)	Член 2, буква е)
Член 2, буква з)	Член 2, буква и)	Член 2, буква ж)
Член 2, буква и)	Член 2, буква к)	Член 2, буква и)
—	Член 2, буква й)	Член 2, буква з)
Член 2, буква й)	Член 2, буква л)	—
Член 2, буква к)	—	Член 2, буква й)
Член 3	Член 3	—
Член 4, параграф 1, първо изречение	—	Член 3, параграф 1
Член 4, параграф 1, второ изречение	—	Член3, параграф 2
Член 4, параграф 1, трето изречение	—	—
Член 4, параграф 1, четвърто изречение	—	Член 4, параграф 1
—	—	Член 3, параграф 3
—	—	Член 4, параграфи 2, 3 и 4
—	—	Член 5
—	—	Член 6
—	—	Член 7
Член 5, параграф 1	Член 4, параграф 1	—
Член 5, параграф 3	Член 4, параграф 2	—
Член 6, параграфи 1, 2, 3 и 4	Член 5, параграфи 1, 2, 3 и 4	—
Член 6, параграф 5	—	—
Член 7	Член 6	Член 12

Директива 94/57/ЕО	Настояща директива	Регламент (ЕО) № …/…
Член 8, параграф 1, първо тире	Член 7, параграф 1, първа алинея, буква а)	—
Член 8, параграф 1, второ тире	—	Член 13, параграф 1
Член 8, параграф 1, трето тире	Член 7, параграф 1, първа алинея, буква б)	—
—	Член 7, параграф 1, втора алинея	Член 13, параграф 1, втора алинея
Член 8, параграф 2	член 7, параграф 2	—
Член 8, параграф 2, втора алинея	—	Член 13, параграф 2
Член 9, параграф 1	—	—
Член 9, параграф 2	—	—
Член 10, параграф 1, уводна част	Член 8	—
Член 10, параграф 1, букви а), б) и в), и параграфи 2, 3 и 4	—	—
Член 11, параграфи 1 и 2	Член 9, параграфи 1 и 2	—
Член 11, параграфи 3 и 4	—	Член 8, параграфи 1 и 2
Член 12	Член 10	—
Член 13	—	—
Член 14	Член 11, параграфи 1 и 2	—
—	Член 11, параграф 3	—
—	Член 12	—
—	—	Член 9
Член 15, параграф 1	—	—
—	—	Член 10, параграфи 1 и 2
Член 15, параграф 2	—	Член 10, параграф 3
Член 15, параграф 3	—	Член 10, параграф 4
Член 15, параграф 4	—	Член 10, параграф 5
Член 15, параграф 5	—	Член 10, параграф 6, първа, втора, трета и пета алинеи
—	—	Член 10, параграф 6, четвърта алинея
Член 16	Член 13	—
Член 17	Член 16	—
—	Член 14	—
—	Член 15	—
—	—	Член 11
—	—	Член 14

Директива 94/57/ЕО	Настояща директива	Регламент (ЕО) № …/…
—	—	Член 15
—	—	Член 16
—	—	Член 17
—	—	Член 18
—	—	Член 19
Приложение	—	Приложение I
—	Приложение I	—
—	Приложение II	Приложение II

ИЗЛОЖЕНИЕ НА МОТИВИТЕ НА СЪВЕТА

I. ВЪВЕДЕНИЕ

В рамките на процедурата за съвместно вземане на решения (член 251 от Договора за ЕО) на 30 ноември 2007 г. Съветът постигна политическо съгласие относно два отделни правни инструмента, основани на съответното предложение на Комисията ([1]): проект за директива относно общите правила и стандарти за организациите за проверка и преглед на кораби и за съответните дейности на морските администрации (преработен текст) и регламент относно общи правила и стандарти за организациите за проверка и преглед на кораби (преработен текст). Настоящият документ засяга частта от предложението на Комисията, която се отнася до преработения текст на директивата ([2]).

След правната и лингвистична редакция на текста Съветът прие общата си позиция на 6 юни 2008 г.

При изготвянето на своята позиция Съветът взе предвид становищата на Европейския икономическия и социален комитет ([3]) и на Комитета на регионите ([4]). Много от измененията на Европейския парламент, приети на първо четене на 25 април 2007 г. ([5]), бяха включени или отразени в съответния текст, като част от директивата или регламента, съгласно позицията на Съвета.

Целта на предложението е да преработи последователните изменения на Директива 94/57/ЕО, която установява общи правила и стандарти за организациите, които извършват проверка и издават свидетелства на корабите, т. нар. „признати организации“. Освен това някои разпоредби на действащата директива бяха изменени с оглед на опростяването, хармонизирането или за да се затвърдят действащи норми, напр. като се засили контролът над признатите организации и като се реформира системата от санкции, налагани на тези от тях, които не покриват минималните критерии за признаване.

II. АНАЛИЗ НА ОБЩАТА ПОЗИЦИЯ

а) Вид на правния акт

Основният въпрос, повдигнат по време на обсъжданията в органите на Съвета, засягаше предложения от Комисията вид на правния акт. Няколко разпоредби в предлаганата директива трябва да бъдат тълкувани или като пряко налагащи задължения, или като прехвърлящи компетентност на Комисията да налага такива задължения на лицата, в случая на признатите организации. Това бе потвърдено от Правната служба на Съвета в становището ѝ от 8 октомври 2007 г. (док. 13616/07), която отправи препоръка актът да бъде приет като регламент или, като алтернатива, да се преработят въпросните разпоредби или актът да бъде разделен на директива и регламент.

В рамките на политическото съгласие, Съветът се споразумя да раздели текста на два отделни правни инструмента, директива и регламент. Директивата включва разпоредби, насочени към държавите-членки, които касаят техните взаимоотношения с признати организации; докато регламентът съдържа всички разпоредби, свързани със самото признаване на общностно ниво, т.е. предоставянето и оттеглянето на признаване от страна на Комисията, задълженията и критериите, които организациите следва да изпълняват, за да бъдат признати от Общността, както и възможни санкции срещу признати организации, които не изпълняват тези задължения и критерии.

б) Основни въпроси във връзка с директивата

Съветът успя да постигне съгласие по почти всички основни елементи от предложението на Комисията, които засягат взаимоотношенията на държавите-членки с организациите, на които е възложено извършването на проверки, прегледи и освидетелстване на кораби. Свързаните с това разпоредби съдържат само някои промени в сравнение със съответните разпоредби на действащата Директива 94/57/ЕО.

([1]) На 30 януари 2006 г. Комисията представи предложението си за преработен текст на директивата относно общите правила и стандарти за организациите за проверка и преглед на кораби и за съответните дейности на морските администрации (doc. 5912/06 MAR 11 ENV 50 CODEC 95).

([2]) Общата позиция на Съвета относно проекта за регламент е изложена в док. 5726/08, а съответното изложение на мотивите се съдържа в док. 5726/08 ADD 1.

([3]) CESE 1177/2006 от 13.9.2006 г. (ОВ C 318, 23.12.2006 г., стр. 195-201).

([4]) CdR 43/2006 от 15.6.2006 г. (ОВ C 229 от 22.9.2006 г., стр. 38).

([5]) Док. 8724/07 CODEC 389 MAR 28 ENV 206 (все още непубликуван в Официален вестник).

Внесените от Съвета изменения в текста бяха продиктувани от редакционни или терминологични съображения, или засягат следното:

Първо, в съответствие с действащата общностна система, съгласно която държавите-членки могат да прехвърлят своите правомощия за проверка на кораби и издаване на свидетелства в съответствие със съответните международни конвенции на признати организации, Съветът счита, че ако държава-членка не желае повече да упълномощава конкретна призната организация да действа от нейно име, то съответната държава-членка следва да прекрати или оттегли това упълномощаване. Текстът на общата позиция не установява конкретна процедура, освен задължението Комисията и останалите държави-членки да се уведомят незабавно за прекратяването или оттеглянето на упълномощаването и да се представят основателни причини за предприемането на тази мярка.

Второ, в съответствие с измененото решение за комитологията ([1]) Съветът включи в общата си позиция процедурата по регулиране с контрол във връзка с адаптирането на директивата към изменения в международните конвенции, протоколи, кодекси и резолюции.

Трето, Съветът смята, че е целесъобразно да се посочи срок, в който Комисията да предоставя информация относно прилагането на директивата от държавите-членки, и предвижда това да се извършва на всеки две години.

III. **ИЗМЕНЕНИЯ**

Съветът взе под внимание становището, изразено от Европейския парламент по време на първото четене на предложението. Следните елементи от становището на Европейския парламент са отразени в общата позиция на Съвета отчасти или по принцип: изменения 3, 7, 9, 11, 13, 20, 29, 30, 31, 34, 35, 36, 37 и 51.

Поради терминологични съображения Съветът не успя да приеме група изменения (4, 5, 8, 27 и 48). Становището на Съвета е, че изменения 30 и 31 са частично неприемливи, тъй като те значително ще променят действащите правила за хармонизиране на финансовата отговорност на признатите организации, произтичаща вследствие на инцидент. Съветът не е съгласен с изменения 46 и 47, тъй като те са прекалено нормативни и са в разрез с подхода на Съвета във връзка с прехвърлянето на правомощия, предоставени на държавите-членки. Накрая, изменения 1, 21, 28, 33 и 49 не са съвсем ясни или изглеждат излишни.

IV. **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

Съветът вярва, че неговата обща позиция е подходящият инструмент, който чрез настоящата директива да предвиди мерки, които да бъдат следвани от държавите-членки в отношенията им с организациите за проверка и преглед на кораби, докато всички разпоредби, свързани с признаването на тези организации на общностно ниво, са включени в самостоятелен регламент.

Текстът на общата позиция отразява много от измененията на Европейския парламент. Съветът се надява да започне конструктивна дискусия с Европейския парламент с оглед своевременното постигане на съгласие.

([1]) Решение 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 г. относно установяване на условията и реда за упражняване на изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията, изменено с Решение 2006/512/ЕО на Съвета от 17 юли 2006 г. (ОВ L 200, 22.7.2006 г., стр. 11).

ОБЩА ПОЗИЦИЯ (ЕО) № 17/2008

приета от Съвета на 6 юни 2008 година

с оглед приемането на Директива 2008/…/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от … за определяне на основните принципи, които уреждат разследването на произшествия в областта на морския транспорт и за изменение на директиви 1999/35/ЕО и 2002/59/ЕО

(текст от значение за ЕИП)

(2008/C 184 E/03)

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,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет ([1]),

като взеха предвид становището на Комитета на регионите ([2]),

в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Договора ([3]),

като имат предвид, че:

(1) Следва да се поддържа висока степен на безопасност в областта на морския транспорт в Европа и да се полагат всички усилия за намаляване на броя на морските произшествия и инциденти.

(2) Бързото провеждане на технически разследвания на морските произшествия подобрява безопасността на морския транспорт, като способства за предотвратяване на нови произшествия, причиняващи загуба на човешки живот, погиване на кораби и замърсяване на морската среда.

(3) В резолюцията си от 21 април 2004 г. относно подобряването на морската безопасност ([4]), Европейският парламент прикани Комисията да представи предложение за директива относно разследването на произшествията в корабоплаването.

(4) Член 2 от Конвенцията на Организацията на обединените нации по морско право от 10 декември 1982 г. (по-нататък наричана „UNCLOS“) установява правото на крайбрежните държави да разследват причините за морските произшествия, възникнали в рамките на териториалните им морета, които биха могли да представляват риск за живота или за околната среда, включват спасителните органи на крайбрежната държава или засягат по друг начин крайбрежната държава.

(5) Член 94 от UNCLOS постановява, че държавите на знамето започват разследване, провеждано от или пред лице или лица с необходимата квалификация, на определени нещастни случаи по море или навигационни произшествия произшествия, възникнали по време на плаване в открито море.

(6) Правило I/21 от Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море от 1 ноември 1974 г. (по-нататък наричана „SOLAS 74“), Международната конвенция за товарните водолинии от 5 април 1966 г. и Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби от 2 ноември 1973 г. установяват отговорностите на държавите на знамето по отношение на провеждането на разследвания на аварии и на предоставянето на резултатите от тях на Международната морска организация (ИМО).

(7) Кодексът за прилагането на задължителните инструменти на ИМО, приложен към Резолюция A.973(24) на Асамблеята на ИМО от 1 декември 2005 г. припомня задължението на държавите на знамето да гарантират, че разследванията във връзка с морската безопасност, се провеждат от лица с необходимата квалификация, компетентни по въпроси, отнасящи се до морски произшествия и инциденти. Този Кодекс освен това изисква държавите на знамето да имат готовност да предоставят за тази цел квалифицирани лица за провеждане на разследването, независимо от местоположението на произшествието или инцидента.

(8) Следва да се вземе предвид Кодексът за разследване на морски произшествия и инциденти, приложен към Резолюция A.849(20) от Асамблеята на ИМО 27 ноември 1997 г. (наричан по-нататък Кодексът за разследване на морски произшествия и инциденти на ИМО), който предвижда въвеждането на общ подход към разследването на безопасността при морските произшествия и инциденти и на сътрудничество между държавите при определяне на факторите, водещи до възникването на морски произшествия и инциденти. Също така следва да се вземат предвид Резолюцията A.861(20) на Асамблеята на ИМО от 27 ноември 1997 г. и Резолюция MSC.163(78) на Комитетът по морска безопасност на ИМО от 17 май 2004 г., които дават определение на „устройствата за записване на данните от пътуване“.

(9) При провеждане на разследвания на безопасността при морски произшествия и инциденти, държавите-членки следва да вземат предвид „Насоките относно справедливото отношение към моряците при морски произшествия“, приложени към Резолюция A.987 (24)) на Асамблеята на ИМО и Управителния орган на Международната организация на труда на 1 декември 2005 г. или други препоръки или правни инструменти касаещи човешкия фактор, приети от съответните международни организации, доколкото те са приложими към разследвания на техническата безопасност.

([1]) ОВ C 318, 23.12.2006 г., стр. 195.
([2]) ОВ C 229, 22.9.2006 г., стр. 38.
([3]) Становище на Европейския парламент от 25 април 2007 г. (все още непубликувано в официален вестник), Обща позиция на Съвета от 6 юни 2008 г. и Позиция на Европейския парламент от … (все още непубликувана в Официален вестник).
([4]) ОВ C 104 E, 30.4.2004 г., стр. 730.

(10) Директива 1999/35/ЕО на Съвета от 29 април 1999 г. относно система за задължителни прегледи за безопасна работа при редовни услуги от ро-ро фериботи и бързоходни пътнически плавателни съдове ([1]) изисква държавите-членки да определят, в рамките на съответните си правни системи, правен статут, който да даде възможност на тях и на други значително заинтересовани държави-членки да участват във, да си сътрудничат за или, въз основа на изискванията на Кодекса на ИМО за разследвания на морски произшествия и инциденти, да провеждат разследвания на морски произшествия и инциденти, засягащи ро-ро фериботи и бързоходни пътнически плавателни съдове.

(11) Директива 2002/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 27 юни 2002 г. относно създаване на система на Общността за контрол на движението на корабите и за информация ([2]) изисква от държавите-членки да спазват Кодекса на ИМО за разследване на морски произшествия и инциденти и да гарантират, че резултатите от разследванията на произшествията се публикуват възможно най-скоро след приключването им.

(12) Провеждането на безпристрастно разследване на безопасността, при произшествия и инциденти, засягащи морски кораби или други плавателни съдове в пристанищни или други ограничени морски зони, е от изключително значение за постигането на резултати при установяването на обстоятелствата и причините за такова произшествие или инцидент. Поради това подобно разследване следва да се провежда от квалифицирани лица под контрола на независим орган или образувание, за да се избегне всякакъв конфликт на интереси.

(13) Държавите-членки, съгласно тяхното законодателство по отношение на правомощията на органите, отговарящи за съдебното следствие, и по възможност в сътрудничество с тези органи, следва да гарантират, че на лицата, отговарящи за техническото разследване, се осигуряват възможно най-добри условия за изпълнение на задачите им.

(14) Държавите-членки следва да гарантират, че правните им системи дават възможност на тях и на други значително заинтересовани държави-членки да участват във или провеждат разследвания на произшествия въз основа на разпоредбите от Кодекса на ИМО за разследвания на морски произшествия и инциденти.

(15) Дадена държава-членка може да делегира на друга държава-членка задачата за провеждане на разследване на безопасността, при морско произшествие или инцидент (по-нататък наричано: „разследване на безопасността“) или конкретни задачи по провеждането на такова разследване, при взаимна договореност.

(16) Държавите-членки следва да положат всички усилия да не таксуват разходите за потърсеното сътрудничество в рамката на разследванията на безопасността, включващи две или повече държави-членки. Когато се иска помощ от държава-членка, която не участва в разследването на безопасността, държавите-членки се договарят за възстановяване на направените разходи.

(17) Съгласно правило V/20 от SOLAS 74 пътническите кораби и други кораби, различни от пътническите с бруто тонаж от 3 000 тона и повече, построени на или след 1 юли 2002 г., трябва да имат устройства за записване на данните от пътуване за подпомагане на разследванията на произшествия. Предвид значението на такова оборудване при създаването на политика за предотвратяване на произшествия с кораби, следва систематично да се изисква такова оборудване на борда на корабите, изпълняващи национални или международни рейсове, които акостират в пристанища на Общността.

(18) Данните, получени от системата за записване на данните от пътуване, както и от други електронни устройства, могат да се използват както след морско произшествие или инцидент за разследване на причините, така и превантивно с цел придобиване на опит по отношение на обстоятелствата, които могат да доведат до подобни случаи. Държавите-членки следва да гарантират, че при наличието на такива данни те се използват целесъобразно и в двата случая.

(19) Регламент (ЕО) № 1406/2002 на Европейския парламент и на Съвета ([3]) изисква Европейската агенция за морска безопасност (наричана по-нататък: „Агенцията“) да работи съвместно с държавите-членки за разработване на технически решения и предоставяне на техническа помощ, свързана с прилагането на законодателството на Общността. В областта на разследването на произшествия Агенцията има конкретната задача да подпомага сътрудничеството между държавите-членки и Комисията при разработването на обща методика за разследване на морски произшествия, съобразно договорените международни принципи, като надлежно отчита различните правни системи в държавите-членки.

(20) В съответствие с Регламент (ЕО) № 1406/2002 Агенцията трябва да подпомага сътрудничеството при предоставянето на помощ, оказана от държавите-членки по отношение на дейности, свързани с разследвания и при анализиране на изготвени вече доклади от разследвания.

(21) Държавите-членки следва надлежно да вземат под внимание препоръките за безопасност, произтичащи от разследването на безопасността.

(22) Тъй като целта на техническото разследване е предотвратяване на морски произшествия и инциденти, заключенията и препоръките за безопасност не следва, при никакви обстоятелства, да се използват при определяне на отговорност или на вина.

(23) Тъй като целта на настоящата Директива, а именно подобряване на морската безопасност в Общността и съответно намаляване на риска от бъдещи морски произшествия, не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите-членки и следователно, поради мащаба или резултатите от действията, могат да бъдат постигнати по-добре на общностно равнище, Общността може да приема мерки съгласно принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящата директива не надхвърля необходимото за постигане на тази цел.

([1]) ОВ L 138, 1.6.1999 г., стр. 1. Директива, изменена с Директива 2002/84/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 24, 29.11.2002 г., стр. 53).

([2]) ОВ L 208, 5.8.2002 г., стр. 10.

([3]) ОВ L 208, 5.8.2002 г., стр. 1. Регламент, последно изменен с Регламент (ЕО) № 1891/2006 (ОВ L 394, 30.12.2006 г., стр. 1).

(24) Мерките, необходими за изпълнението на настоящата директива, следва да се приемат в съответствие с Решение 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 г. относно установяване на условията и реда за упражняване на изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията ([1]).

(25) По-специално на Комисията следва да се предостави правомощието да изменя настоящата директива, за да приложи последващите изменения на международните конвенции, протоколи, кодекси и резолюции, свързани с нея и да приема или изменя общата методика за разследване на морски произшествия и инциденти. Тъй като тези мерки са от общ характер и са предназначени да изменят несъществени елементи на настоящата директива, включително чрез допълването ѝ с нови несъществени елементи, те трябва да бъдат приети в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, предвидена в член 5а от Решение 1999/468/ЕО.

(26) В съответствие с точка 34 от Междуинституционалното споразумение за по-добро законотворчество ([2]), държавите-членки се насърчават да изготвят, за себе си и в интерес на Общността, собствени таблици, които да показват, доколкото е възможно, съответствието между настоящата директива и мерките за въвеждането ѝ, както и да ги публикуват,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

Предмет

1. Целта на настоящата директива е подобряване на морската безопасност и предотвратяване на замърсяването от кораби, както и намаляване на риска от бъдещи морски произшествия, посредством:

а) подпомагане на бързото провеждане на разследванията на безопасността, и точен анализ на морските произшествия и инциденти, за да се определят причините за тях, както и

б) гарантиране на своевременно и точно докладване на резултатите от разследванията на безопасността, и на предложенията за превантивни мерки.

2. Разследванията по смисъла на настоящата директива нямат за цел определяне на отговорност или вина. Държавите-членки обаче гарантират, че разследващият орган или образувание (по-нататък наричани „разследващият орган“) не се въздържа да докладва изцяло причините за произшествието или инцидента, в случай че от резултатите може да се направи заключение за вина или отговорност.

Член 2

Обхват

1. Настоящата директива се прилага за морски произшествия и инциденти, които:

а) засягат кораби, плаващи под знамето на държава-членка;

б) възникват в териториалните морета и вътрешните води на държавите-членки, определени в UNCLOS; или

в) засягат други значими интереси на държавите-членки.

2. Настоящата директива не се прилага за морски произшествия и инциденти, които включват единствено:

а) военни кораби или кораби, предназначени за превоз на войски, и други кораби, принадлежащи на държава-членка или експлоатирани от нея изключително за правителствени нетърговски цели;

б) кораби, които не са задвижвани по механичен начин, дървени кораби с примитивна конструкция, яхти и плавателни съдове за развлекателни пътувания, използвани за нетърговски цели, освен ако са или ще бъдат снабдени с екипаж и ще превозват повече от дванадесет пътници с търговски цели;

в) плавателни съдове по вътрешни водни пътища, които плават по вътрешни водни пътища;

г) рибарски съдове с дължина под 15 метра;

д) стационарни офшорни сондажни платформи.

Член 3

Определения

За целите на настоящата директива:

1. „Кодекс на ИМО за разследване на морски произшествия и инциденти“ означава актуализираната версия на Кодекса за разследване на морски произшествия и инциденти, приложен към Резолюция A.849(20) на Асамблеята на ИМО от 27 ноември 1997 г.

2. Следните понятия следва да се разбират в съответствие с определенията, съдържащи се в Кодекса на ИМО за разследване на морски произшествия и инциденти:

   а) „морско произшествие“;

   б) „много тежко произшествие“;

   в) „морски инцидент“;

   г) „разследване на безопасността при морско произшествие или инцидент“;

   д) „водеща разследването държава“;

   е) „значително заинтересована държава“.

3. Термините „ро-ро ферибот“ и „бързоходен пътнически плавателен съд“ се разбират по смисъла на определенията, съдържащи се в член 2 от Директива 1999/35/ЕО.

([1]) ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр. 23. Решение, последно изменено с Решение 2006/512/ЕО (ОВ L 200, 22.7.2006 г., стр. 11).
([2]) ОВ C 321, 31.12.2003 г., стр. 1.

4. „Устройство за записване на данните от пътуване“ (наричано по-нататък VDR) се разбира в съответствие с определението, съдържащо се в Резолюция A.861(20) на Асамблеята на ИМО и Резолюция MSC.163(78) на Комитета по морска безопасност на ИМО.

5. „Препоръка за безопасност“ означава предложение, направено от:

а) разследващия орган на държавата, която провежда или ръководи разследването на безопасността въз основа на информацията, произтичаща от такова разследване; или, когато е уместно, от

б) Комисията, действаща въз основа на абстрактен анализ на данни.

Член 4

Статут на разследванията на безопасността

1. Държавите-членки определят, според правните си системи, правния статут на разследванията на безопасността по такъв начин, че такива разследвания да се извършват възможно най-ефективно и бързо.

Държавите-членки, в съответствие с тяхното законодателство и, където е уместно, в сътрудничество с отговарящите за съдебното следствие органи, гарантират, че разследванията на безопасността са:

а) независими от наказателни или други паралелно провеждащи се разследвания за определяне на отговорност или вина; както и

б) не са неправомерно възпрепятствани, спрени или забавени поради подобни разследвания.

2. Правилата, които държавите-членки установяват, включват, съгласно посочената в член 10 рамка за постоянно сътрудничество, разпоредби, които да позволяват:

а) сътрудничество и взаимно подпомагане при разследвания във връзка с безопасността, провеждани от други държави-членки, или делегирането на друга държава-членка на задачата за провеждане на такова разследване съгласно член 7; както и

б) координиране на дейностите на съответните разследващи органи до необходимата за постигане на целите на настоящата директива степен.

Член 5

Задължение за разследване

1. Всяка държава-членка гарантира, че се провежда разследване на безопасността от посочения в член 8 разследващ орган при много тежки морски произшествия:

а) които засягат кораб, плаващ под нейно знаме, независимо от местоположението на произшествието;

б) които са възникнали в нейните териториалните морета и вътрешни води, определени в UNCLOS, независимо под какво знаме плава(т) корабът(ите), засегнат(и) от произшествието; или

в) които засягат значителен интерес на държавата-членка, независимо от местоположението на произшествието и знамето на засегнатия(те) кораб(и).

2. В допълнение, разследващият орган решава дали да се проведе или не разследване на безопасността при всякакви други морски произшествия или инциденти.

В своето решението разследващия орган взима предвид сериозността на произшествието или инцидента, вида засегнат плавателен съд и/или товар и възможността резултатите от разследването на безопасността, да спомогнат за предотвратяване на бъдещи произшествия или инциденти.

3. Обхватът и практическите условия за провеждането на разследвания на безопасността, се определят от разследващия орган на водещата разследването държава-членка в сътрудничество с разследващите органи на другите значително заинтересовани държави по най-резултатен за постигането на целите на настоящата директива начин и с оглед на предотвратяването на бъдещи произшествия и инциденти.

4. Разследванията на безопасността, следват принципите на общата методика за разследване на морски произшествия и инциденти, разработена съгласно член 2, буква д), от Регламент (ЕО) № 1406/2002. Комисията приема или изменя тази методика за целите на настоящата директива.

Тази мярка, предназначена да измени несъществени елементи от настоящата директива, включително чрез допълването ѝ, се приема в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 18, параграф 3.

Комисията и държавите-членки разработват насоки относно процедурите и най-добрите практики при разследванията на безопасността, които да се използват при прилагането на общата методика. Тези насоки се актуализират периодично, като се отчита придобитият опит при провеждането на разследвания на безопасността.

5. Разследването на, започва възможно най-скоро след възникването на морското произшествие или инцидент.

Член 6

Задължение за известяване

Държавите-членки изискват, в рамките на правните си системи, разследващите им органи да бъдат незабавно известени от страна на отговорните органи и/или засегнатите страни относно възникването на всички произшествия и инциденти, попадащи в обхвата на настоящата директива.

Член 7

Ръководство на или участие в разследвания на безопасността

1. Държавите-членки избягват провеждането на паралелни разследвания на безопасността, на едно и също морско произшествие или инцидент. Те се въздържат от всякакви мерки, които биха могли неправомерно да възпрепятстват, спрат или забавят провеждането на разследване на безопасността, което попада в обхвата на настоящата директива.

В случаи на разследвания на безопасността, които включват две или повече държави-членки, тези държави-членки си сътрудничат с оглед на бързото постигане на съгласие коя от тях ще е водещата разследването държава-членка. Те полагат всички усилия да постигнат съгласие по процедурите на разследването. В рамките на това споразумение, други значително заинтересовани държави имат еднакви права и достъп до свидетели и доказателствен материал като държавите-членки, провеждащи разследването на безопасността. Те също така имат правото гледната им точка да бъде взета предвид от водещата разследването държава-членка.

2. Независимо от параграф 1, всяка държава-членка продължава да носи отговорност за разследването на безопасността, и координацията заедно с други значително заинтересовани държави-членки до момента, когато се споразумеят коя от тях ще стане водеща разследването държава.

3. Без да се засягат задълженията по настоящата директива и международното право, дадена държава-членка може, в зависимост от всеки конкретен случай, да делегира по взаимно съгласие на друга държава-членка задачата да ръководи разследване на безопасността или конкретните задачи по провеждането на такова разследване.

4. Когато при морско произшествие или инцидент има засегнат ро-ро ферибот или бързоходен пътнически плавателен съд, процедурата по разследването на безопасността, се започва от държавата-членка, в чиито териториални морета или вътрешни води, както са определени в UNCLOS възникне произшествието или инцидентът, или, ако е възникнал в други води, от последната държава-членка, в която е бил даденият ферибот или плавателен съд. Тази държава-членка продължава да носи отговорност за разследването на безопасността, и за координацията с други значително заинтересовани държави-членки, докато се споразумеят коя от тях ще стане водеща разследването държава.

Член 8

Разследващи органи

1. Държавите-членки гарантират, че разследванията на безопасността, се провеждат под отговорността на безпристрастен постоянен разследващ орган и от лица с необходимата квалификация, компетентни по въпроси, отнасящи се до морски произшествия и инциденти.

За да проведе безпристрастно разследване на безопасността, разследващият орган е независим, по отношение на своето устройство, правна структура и процес на вземане на решение, от която и да е страна, чиито интереси биха могли да влязат в конфликт с поверената му задача.

Държавите-членки без излаз на море, които нямат нито кораби, нито други плавателни съдове, плаващи под тяхно знаме, ще определят независим координационен център за сътрудничество при разследването съгласно член 5, параграф 1, буква в).

2. Разследващият орган гарантира, че отделните лица, провеждащи разследвания, имат работни познания и практически опит в онези области, които спадат към обичайните им задължения при разследване. Освен това разследващият орган гарантира незабавен достъп до необходимите експертни ресурси, ако се налага.

3. Поверените на разследващия орган дейности могат да бъдат разширени до събирането и анализа на данни, свързани с морската безопасност, в частност за превантивни цели, доколкото тези дейности не засягат неговата независимост или не включват отговорност по регулаторни, административни или стандартизационни въпроси.

4. Държавите-членки, действащи в рамките на съответните си правни системи, гарантират, че провеждащите разследванията лица от техния разследващ орган или от всеки друг разследващ орган, на който са делегирана задачата за разследване на безопасността, където е уместно и в сътрудничество с органите, отговарящи за съдебното следствие, имат право:

а) на свободен достъп до всяка съответна зона или местопроизшествие, както и до всеки кораб, аварирал плавателен съд или конструкция, в това число товар, оборудване или останки;

б) да гарантират незабавното описване на доказателствения материал и контролираното претърсване за и изваждане на отломки, останки и други части или вещества за изследване или анализ;

в) да изискат изследване или анализ на посочените в буква б) обекти и да имат свободен достъп до резултатите от такива изследвания или анализ;

г) да имат свободен достъп, да копират и използват всякаква необходима информация и записани данни, включително VDR данните, свързани с кораба, рейса, товара, екипажа или всяко друго лице, предмет, състояние или обстоятелство;

д) на достъп до резултатите от изследването на телата на жертвите или от пробите от телата на жертвите;

е) да изискват и да имат свободен достъп до резултатите от изследването или от пробите, взети от лицата, свързани с експлоатацията на кораба, или друго съответно лице;

ж) да разпитват свидетели в отсъствието на всяко лице, чиито интереси би могло да се счете, че възпрепятстват разследването на безопасността;

з) да получават протоколи от посещенията и съответна информация от държавата на знамето, корабособствениците, класификационните организации и от всички други компетентни страни, когато тези страни или представителите им са установени в държавата-членка;

и) да поискат съдействие от компетентните органи в съответните държави, включително инспектори от държавата на знамето и държавата на пристанището, бреговата охрана, службата по движението на корабите, екипи за търсене и спасяване, пилоти или друг пристанищен или корабен персонал.

5. Разследващият орган има правото да реагира незабавно при известяване за произшествие и да получи необходимите ресурси за независимо изпълнение на функциите си. Провеждащите разследванията лица от негова страна придобиват статут, който им дава необходимите гаранции за независимост.

6. Разследващият орган може да съчетае задачите, произтичащи от настоящата директива, с работата по разследване на случаи, които не са свързани с морски произшествия, при условие че подобни разследвания не застрашават независимостта му.

Член 9

Поверителност

Държавите-членки, като действат в рамките на правните си системи, гарантират, че следните документи не се предоставят за други цели освен за разследване на безопасността, освен ако компетентният орган в тази държава определи, че ползата от разгласяването им е по-голяма от неблагоприятните вътрешни и международни последствия, които подобно действие може да има върху това разследване на безопасността или върху бъдещи разследвания:

а) всички свидетелски и други показания, обяснения и бележки, взети или получени от разследващия орган по време на разследването на безопасността;

б) документи, разкриващи самоличността на лицата, дали показания по време на разследването на безопасността;

в) медицинска или лична информация относно лицата, засегнати от произшествието или инцидента.

Член 10

Рамка за постоянно сътрудничество

1. Държавите-членки, в тясно сътрудничество с Комисията, установяват рамка за постоянно сътрудничество, която дава възможност на съответните им органи, разследващи безопасността, да сътрудничат помежду си до необходимата за постигането на целта на настоящата директива степен.

2. Процедурните правила на рамката за постоянно сътрудничество и необходимите дейности по организацията ѝ се определят съгласно посочената в член 18, параграф 2, процедура по регулиране.

3. Съгласно рамката за постоянно сътрудничество, разследващите органи в държавите-членки се договарят по-конкретно при най-добрите условия на сътрудничество, за да:

а) дадат възможност на разследващите органи да ползват съвместно инсталации, материални бази и оборудване за техническо разследване на останки и оборудване на кораби и други предмети, свързани с разследването на безопасността, включително извличането и оценката на информация от устройствата за записване на данните от пътуване и други електронни устройства;

б) взаимно си предоставят техническо сътрудничество или експертни ресурси, необходими за предприемането на конкретни задачи;

в) придобиват и обменят информация, свързана с анализирането на данни за произшествието и с предоставянето на подходящи препоръки за безопасността на общностно равнище;

г) разработват общи принципи за последващи действия, свързани с препоръките за безопасността, и за адаптирането на методите на разследване към техническите и научните постижения;

д) определят правилата на поверителност, спазвайки националните правила, при обмена на свидетелски показания и обработването на данни и други документи, посочени в член 9, включително по отношение на трети държави;

е) организират, където е уместно, необходимите дейности за обучение на отделни лица, провеждащи разследвания;

ж) развиват сътрудничеството с разследващите органи от трети държави и с международните организации за разследване на морски произшествия в областите, уредени с настоящата директива;

з) предоставят всякаква уместна информация на разследващите органи, които провеждат разследвания на безопасността.

Член 11

Разходи

1. Когато разследвания на безопасността засягат две или повече държави-членки, съответните дейности са безплатни.

2. Когато се иска помощ от държава-членка, която не участва в разследването на безопасността, държавите-членки се договарят за възстановяване на направените разходи.

Член 12

Сътрудничество със значително заинтересовани трети държави

1. При разследванията на безопасността, държавите-членки си сътрудничат във възможно най-голяма степен с други значително заинтересовани трети държави.

2. Значително заинтересованите трети държави, по взаимно съгласие, се допускат до разследването на безопасността, ръководено от държава-членка, съгласно на настоящата директива на който и да е етап от разследването.

3. Сътрудничеството на държава-членка при разследване на безопасността, провеждано от значително заинтересована трета държава, не засяга установените с настоящата директива изисквания за провеждане и докладване на разследвания на безопасността. Когато значително заинтересована трета държава ръководи разследване на безопасността, което засяга една или повече държави-членки, държавите-членки могат да решат да не провеждат паралелно разследване на безопасността стига разследването на безопасността, ръководено от третата държава, да се провежда съгласно Кодекса за разследване на морските произшествия и инциденти на ИМО.

Член 13

Запазване на доказателствата

Държавите-членки приемат мерки, за да гарантират, че страните, засегнати при произшествия и инциденти в обхвата на настоящата директива, полагат всички усилия за да:

а) запазят цялата информация от навигационни карти, корабни дневници, електронни и магнитни аудио и видеозаписи, включително информация от устройства за записване на данните от пътуване и други електронни устройства, по отношение на периода преди, по време на и след произшествието;

б) предотвратят записване върху или друга промяна на такава информация;

в) предотвратят намеса чрез всякакво друго оборудване, за което може основателно да се смята, че има отношение към разследването на произшествието, когато се касае за разследване на безопасността;

г) съберат и запазят бързо всички доказателства за целите на разследванията на безопасността.

Член 14

Докладване на произшествия

1. Разследванията на безопасността, провеждани съгласно на настоящата директива, приключват с публикуването на доклад във формат, определен от компетентния разследващ орган и съгласно съответните раздели на приложение I.

Разследващите органи могат да решат, че разследване на безопасността, което не засяга много сериозно морско произшествие и чиито констатации не биха спомогнали за предотвратяването на бъдещи произшествия и инциденти, приключва с опростен доклад, който се публикува.

2. Разследващите органи полагат всички усилия, за да направят обществено достъпен посочения в параграф 1 доклад в срок от 12 месеца от деня на произшествието. Ако не е възможно да се представи заключителен доклад в рамките на този срок, публикува се междинен доклад в срок от 12 месеца от деня на произшествието.

3. Разследващият орган от водещата разследването държава-членка изпраща копие на Комисията от заключителния, опростения или междинния доклад. Той взема предвид евентуалните забележки на Комисията по отношение на заключителните доклади с цел подобряване на редакторското качество по най-резултатен за постигането на целите на настоящата директива начин.

Член 15

Препоръки за безопасност

1. Държавите-членки гарантират, че направените от разследващите органи препоръки за безопасност се вземат надлежно предвид от адресатите и, където е уместно, се проследяват по съответния начин съгласно общностното и международното право.

2. Където е уместно, разследващият орган или Комисията дават препоръки за безопасност въз основа на абстрактния анализ на данни.

3. Препоръките за безопасност по никакъв начин не определят отговорността или вината за дадено произшествие.

Член 16

Система за ранно предупреждение

Без да се засяга правото на разследващия орган на дадена държава-членка да дава ранно предупреждение, ако той прецени, на който е да е етап от разследването на безопасността, че са необходими спешни действия на общностно равнище с цел предотвратяване на риска от нови произшествия, незабавно информира Комисията за необходимостта да се даде ранно предупреждение.

Ако е необходимо, Комисията издава предупреждение към отговорните власти във всички други държави-членки, представителите от сектора на корабоплаването и всички други заинтересовани страни.

Член 17

Европейска база данни за морски произшествия

1. Информацията за морските произшествия и инциденти се съхранява и анализира посредством европейска електронна база данни, създадена от Комисията, наречена европейска информационна платформа за морски произшествия (EMCIP).

2. Държавите-членки нотифицират Комисията относно упълномощените органи, които ще имат достъп до базата данни.

3. Разследващите органи на държавите-членки нотифицират Комисията относно морските произшествия и инциденти в съответствие с формата в приложение II. Също така те предоставят на Комисията данни, получени от разследванията на безопасността съгласно схемата на базата данни на EMCIP.

4. Комисията и държавите-членки разработват схемата на базата данни и метод за нотификация на данните в рамките на подходящия срок.

Член 18

Комитет

1. Комисията се подпомага от Комитета по морската безопасност и предотвратяването на замърсяването от кораби (КМБПЗК), учреден с Регламент (ЕО) № 2099/2002 на Европейския парламент и на Съвета ([1]).

([1]) ОВ L 324, 29.11.2002 г., стр. 1. Регламент, последно изменен с Регламент (ЕО) № 93/2007 (ОВ L 22, 31.1.2007 г., стр. 12).

2. При позоваване на настоящия параграф, се прилагат членове 5 и 7 от Решение 1999/468/ЕО, като се вземат предвид разпоредбите на член 8 от него.

Срокът, предвиден в член 5, параграф 6, от Решение 1999/468/ЕО се определя на два месеца.

3. При позоваване на настоящия параграф, се прилагат член 5а, параграфи 1-4 и член 7 от Решение 1999/468/ЕО, като се вземат предвид разпоредбите на член 8 от него.

Член 19

Правомощия за изменение

Комисията може да актуализира определенията в настоящата директива и позоваванията на актове на Общността и инструменти на ИМО, за да ги приведе в съответствие с влезлите в сила мерки на Общността или на ИМО, при спазване на ограниченията на настоящата директива.

Мерките, предназначени да изменят несъществени елементи на настоящата директива, включително чрез допълването ѝ, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 18, параграф 3.

Съгласно същата процедура Комисията също така може да изменя приложенията.

Съгласно член 5 от Регламент (ЕО) № 2099/2002 измененията в Кодекса за разследване на морски произшествия и инциденти на ИМО могат да бъдат изключени от обхвата на настоящата директива.

Член 20

Допълнителни мерки

Разпоредбите на настоящата директива не възпрепятстват държавите-членки да предприемат допълнителни мерки за морска безопасност, които не са обхванати от настоящата директива, стига такива мерки да не са в нарушение на настоящата директива или по никакъв начин да не възпрепятстват постигането на нейната цел.

Член 21

Санкции

Държавите-членки установяват правила относно санкциите, приложими спрямо нарушения на националните разпоредби, приети в съответствие с настоящата директива, и предприемат всички необходими мерки за гарантиране на тяхното изпълнение. Предвидените санкции трябва да бъдат ефективни, пропорционални и възпиращи.

Член 22

Изменения на съществуващи актове

1. Член 12 от Директива 1999/35/ЕО се заличава.

2. Член 11 от Директива 2002/59/ЕО се заличава.

Член 23

Транспониране

1. Държавите-членки привеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива, най-късно до … (*).

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

2. Държавите-членки съобщават на Комисията текста на основните разпоредби от националното си законодателство, които приемат в областта, уредена с настоящата директива.

Член 24

Влизане в сила

Настоящата директива влиза в сила на двадесетия ден след публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Член 25

Адресати

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.

Съставено в …

За Европейския парламент	*За Съвета*
Председател	*Председател*
…	…

(*) 24 месеца след датата на влизане в сила на настоящата директива.

ПРИЛОЖЕНИЕ I

СЪДЪРЖАНИЕ НА ДОКЛАДА ОТ РАЗСЛЕДВАНЕТО НА БЕЗОПАСНОСТТА

Предговор

Тук се определя единствената цел на разследването на безопасността, така че препоръката за безопасност по никакъв начин не поражда презумпция за отговорност или вина и че, по отношение на съдържанието и стила, докладът не е изготвен с цел използването му в съдебно производство.

(Докладът следва да не се позовава на свидетелски показания, нито да свързва лице, позовано в доклада, с лице, дало показания в хода на разследването на безопасността.)

1. Резюме

В тази част се описват основните факти, свързани с морското произшествие или инцидент: какво се е случило, кога, къде и как се е случило; описва се също така дали в резултат на това са възникнали смъртни случаи, телесни повреди, щети по кораба, товара, трети страни или околната среда.

2. Фактическа информация

В тази част се включват няколко отделни раздела, в които се предоставя достатъчно информация, която разследващият орган определя като фактическа, потвърждава анализа и улеснява разбирането.

Тези раздели включват по-конкретно следната информация:

2.1. Данни за кораба

Знаме/регистър,

Идентификация,

Основни характеристики,

Собственост и управление,

Информация за конструкцията,

Минимално комплектоване с екипаж за сигурност,

Разрешен товар.

2.2. Информация за рейса

Посетени пристанища,

Вид на рейса,

Информация за товара,

Екипаж.

2.3. Информация за морското произшествие или инцидент

Вид морско произшествие или инцидент,

Дата и час,

Координати и местоположение на морското произшествие или инцидент,

Външни и вътрешни условия,

Експлоатация на кораба и участък от рейса,

Място на борда,

Информация за човешкия фактор,

Последствия (за хората, кораба, товара, околната среда, други).

2.4. Участие на брегови власти и действия при аварийната ситуация

Кой е участвал,

Какви средства са използвани,

Колко бързо се е реагирало,

Какви действия са предприети,

Какви резултати са постигнати.

3. Описание

В тази част морското произшествие или инцидент се възстановява последователно, в хронологичен ред на събитията преди, по време на и след морското произшествие или инцидент и участието на всеки фактор (т.е. лице, материал, среда, оборудване или външен фактор). Периодът, обхванат от описанието, зависи от развитието във времето на онези конкретни аварийни събития, които са непосредствено допринесли за морското произшествие или инцидент. Тук също така се включва всякаква информация, засягаща проведеното разследване, в това число и резултатите от изследванията или пробите.

4. Анализ

В тази част се включват няколко отделни раздела, в които се предоставя анализ на всяко аварийно събитие, с коментар за резултатите от всякакви свързани изследвания или проби, извършени в хода на разследването на безопасността, и на всякакви действия по безопасността, които може вече да са били предприети с цел предотвратяване на морски произшествия.

Тези раздели следва да включват въпроси като:

— контекст и среда на аварийното събитие,

— човешки грешки и пропуски, случаи, които включват опасни материали, последици за околната среда, отказ на оборудването и влияние на външни фактори,

— фактори, оказали влияние, които включват функции, свързани с хора, дейности на борда на кораба, брегово управление или регулаторно влияние.

Анализът и коментарът позволяват докладът да стигне до логични заключения, като се установят всички фактори, оказали влияние, включително свързаните с рискове, за които съществуващите предпазни средства, целящи предотвратяване на аварийното събитие, и/или онези, насочени към отстраняване или намаляване на последствията от него, се окажат или неадекватни, или липсващи.

5. Заключения

В тази част се обобщават установените фактори, оказали влияние, и липсващите или неадекватни предпазни средства (материални, оперативни, символични или процедурни), за които следва да се предприемат действия по безопасност с цел предотвратяване на морски произшествия.

6. Препоръки за безопасност

Когато е уместно, в тази част от доклада се включват препоръки за безопасност, произтичащи от анализа и заключенията и свързани с конкретни области, като законодателство, проектиране, процедури, инспекция, управление, здравеопазване и безопасност на работното място, обучение, ремонтна дейност, поддръжка, брегова помощ и действия при аварийна ситуация.

Препоръките за безопасност са адресирани към онези, които са компетентни да ги приложат, като корабособственици, ръководители, признати организации, морски власти, служби по движението на корабите, органи за реагиране при аварийни ситуации, международни морски организации и европейски институции, с цел предотвратяване на морски произшествия.

Тази част също съдържа междинни препоръки за безопасност, които евентуално са били направени, и всякакви мерки за безопасност, предприети в хода на разследването на безопасността.

7. Допълнения

Когато е целесъобразно, към доклада, на хартиено копие и/или в електронна форма, се прилага следният неизчерпателен списък с информация:

— снимки, видео, аудиозаписи, навигационни карти, чертежи,

— приложими стандарти,

— използвани технически термини и съкращения,

— специални изследвания на безопасността,

— друга информация.

ПРИЛОЖЕНИЕ II

ДАННИ ПРИ ИЗВЕСТЯВАНЕ ОТНОСНО МОРСКО ПРОИЗШЕСТВИЕ ИЛИ ИНЦИДЕНТ

(Част от европейската информационна платформа за морски произшествия)

Бележка: Подчертаните точки означават че следва да се предоставят данни за всеки кораб, ако в морското произшествие или инцидент участват повече от един кораб

01. Отговорна държава-членка/лице за контакт
02. Провеждащо разследването лице от държавата-членка
03. Роля на държавата-членка
04. Засегната брегова държава
05. Брой значително заинтересовани държави
06. Значително заинтересовани държави
07. Известяващ орган
08. Час на известяване
09. Дата на известяване
10. Име на кораба
11. Номер по ИМО/позивни
12. Знаме на кораба
13. Вид морско произшествие или инцидент
14. Вид на кораба
15. Дата на морското произшествие или инцидент
16. Час на морското произшествие или инцидент
17. Координати — географска ширина
18. Координати — географска дължина
19. Местоположение на морското произшествие или инцидент
20. Пристанище на отплаване
21. Пристанище на местоназначение
22. Система за разделно движение на кораби
23. Участък от рейса
24. Експлоатация на кораба
25. Място на борда
26. Човешки жертви:
    — Екипаж
    — Пътници
    — Други
27. Тежки телесни повреди:
    — Екипаж
    — Пътници
    — Други
28. Замърсяване
29. Щети по кораба
30. Щети по товара
31. Други щети
32. Кратко описание на морското произшествие или инцидент

ИЗЛОЖЕНИЕ НА МОТИВИТЕ НА СЪВЕТА

I. ВЪВЕДЕНИЕ

В рамките на процедурата за съвместно вземане на решения (член 251 от ДЕО) на 7 юни 2007 г. Съветът постигна политическо съгласие по проекта за директива относно определянето на основните принципи, които уреждат разследването на произшествия в областта на морския транспорт и за изменение на Директива 1999/35/ЕО и Директива 2002/59/ЕО ([1]). След правната и лингвистична редакция на текста, Съветът прие своята обща позиция на 6 юни 2008 г.

При изработването на позицията си Съветът взе предвид становището на Европейския парламент ([2]), изготвено на първо четене на 25 април 2007 г., както и становищата на Европейския икономически и социален комитет ([3]) и на Комитета на регионите ([4]). Освен това той отчете и резултатите от проучването на въздействието, извършено от Комисията при разглеждането на предложената директива.

Предложението има за цел да подобри безопасността, като установи ясни, валидни за цялата Общност, правила относно независимите технически разследвания, които се извършват при морски произшествия и инциденти. Подобни технически разследвания нямат за цел да определят гражданската или наказателната отговорност, а да установят обстоятелствата и да разследват причините за морските произшествия или инциденти, за да могат от тях да бъдат направени всички възможни изводи. Предложението е изготвено в съответствие с правилата на международното морско право и с определенията и препоръките в Кодекса на ММО за разследване на морски произшествия и инциденти.

II. АНАЛИЗ НА ОБЩАТА ПОЗИЦИЯ

Съветът е съгласен с целта и с повечето от основните елементи на предложението на Комисията, което предоставя адекватен механизъм за гарантиране, че ще бъде извлечен съответният опит от морски произшествия и инциденти, с цел предотвратяване на други такива. Възприетият от Съвета подход, обаче, изискваше известни изменения в текста, по-специално с цел гарантиране на правомощия за независимост и инициатива на разследващия орган.

Следните въпроси бяха счетени за особено важни по време на разглеждането на предложената директива в органите на Съвета и са отразени в общата позиция на Съвета:

Съветът счита, че в съответствие с естеството на правния акт, държавите-членки и по-специално съответните им разследващи органи, следва да запазят известна гъвкавост и инициативност, свързана с извършването на разследвания относно безопасността. За разлика от първоначалното предложение, което предвиждаше задължителни разследвания относно безопасността при особено тежки и тежки морски произшествия и инциденти, договореният от Съвета текст ограничава задължението за разследвания за безопасност до особено тежки морски произшествия и инциденти и изисква във всички други случаи на морски произшествия и инциденти разследващият орган да реши дали да предприеме разследване относно безопасността, като отчита по-специално тежестта на произшествието или инцидента и евентуалните изводи, които могат да бъдат направени от него. Наред с това, според Съвета не е необходимо изрично да се споменават сигналите за бедствие като специфична категория инциденти, които изискват разследвания относно безопасността.

Следвайки примера на железопътния сектор ([5]), Съветът смята за уместно да подчертае, че разследващият орган е независим като организация, правна структура и вземане на решения от всяка друга страна, чиито интереси биха могли да противоречат на задачата, която му е възложена, така че да може да проведе разследването относно безопасността по безпристрастен начин. Следва да се разбира, че всяка държава-членка, в съответствие със своята административна организация, създава разследващ орган като публична структура, с възможно най-голяма автономия по отношение на вътрешното функциониране. Тази структура може да бъде свързана с по-голяма организация като например министерство или администрация, но ще трябва да бъде регулирана от разпоредби, които гарантират нейната независимост, особено

([1]) Комисията представи предложението си на 13 февруари 2006 г.
([2]) Док. 8724/07 CODEC 389 MAR 28 ENV 206 (все още непубликувано в Официален вестник).
([3]) CESE 1177/2006 от 13.9.2006 г. (ОВ C 318, 23.12.2006 г., стр. 195-201).
([4]) CdR 43/2006 от 15.6.2006 г. (ОВ C 229, 22.9.2006 г., стр. 38).
([5]) Член 21 от Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. относно безопасността на железопътния транспорт в Общността и за изменение на Директива 95/18/ЕО на Съвета относно лицензирането на железопътните предприятия и Директива 2001/14/ЕО относно разпределяне капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътната инфраструктура и за сертифициране за безопасност (Директива относно безопасността на железопътния транспорт) ОВ L 164, 30.4.2004 г.).

от други административни органи, за които има вероятност да бъдат заинтересовани в случай на морско произшествие. От съображения за пропорционалност държавите-членки, които не притежават нито кораби, нито морски съдове, плаващи под тяхно знаме, ще определят координационна структура, която да оказва сътрудничество при разследвания относно безопасността, към които тази държава-членка има значителен интерес.

В съответствие с изискванията, заложени в правото на Общността за разследванията относно безопасността в секторите на въздушния и железопътния транспорт, Съветът е съгласен с Европейския парламент, че разследванията относно безопасността трябва да бъдат разграничени от наказателните разследвания или други производства, които имат за цел да определят отговорност или да вменят вина. Текстът на общата позиция предвижда, че разследванията по силата на тази директива нямат друга цел, освен определяне на причините за произшествията. Същевременно и в съответствие с кодекса на ММО за разследване на морските произшествия и инциденти, тя предвижда, че разследващият орган не следва да се въздържа от пълно докладване на фактите за тази цел, ако от констатациите може да бъде извлечено основание за вина или отговорност. В случай че националното право не предвижда ясно разделение между разследванията относно безопасността и наказателните или други административни разследвания, държавите-членки трябва да гарантират, чрез определяне на правния статут на разследванията относно безопасността, че същите могат да бъдат извършени възможно най-ефективно и бързо и че няма да бъдат ненужно прекратени или спрени от други разследвания.

Що се отнася до обхвата на директивата, в своята обща позиция Съветът включва малки риболовни кораби с дължина над 15m, а не само плавателни съдове с дължина над 24m, както бе в първоначалното предложение. Това бе възприето по съображения за съгласуваност с общата позиция на Съвета по проекта за директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 2002/59/ЕО относно създаване на система на Общността за контрол на движението на корабите и за информация. Според този проект за директива тези плавателни съдове са длъжни да бъдат оборудвани със система за автоматична идентификация (AIS), за да се подобри възможността за наблюдение на тези кораби и за да се повиши безопасността им в случай на близко плаване. Поради това те следва също да бъдат обхванати от директивата по отношение на разследването на произшествия.

Във връзка с методологията за разследване на морски произшествия и инциденти Съветът счита за уместно да предостави повече гъвкавост, като създава основа за трайна обмяна на опит. В сравнение с първоначалното предложение държавите-членки имат повече свобода на действие при прилагане на принципите на общата методология, които се разработват с помощта на Европейската агенция за морска безопасност и са приети в съответствие с процедурата по регулиране с контрол. Същевременно, на базата на опита, придобит в извършването на разследвания относно безопасността, Комисията и държавите-членки ще разработят насоки за процесите и най-добрите практики, които да се използват при прилагането на общата методология.

III. ИЗМЕНЕНИЯ

При договарянето на своята обща позиция Съветът взе предвид гледните точки, изразени от Европейския парламент на първо четене на предложението. В общата позиция бяха отразени следните елементи от становището на ЕП, някои от които частично или по принцип: изменения 3, 9, 10 11, 22 и 23.

Редица други изменения, обаче, бяха неприемливи за Съвета. По отношение на изменения 2 и 19 Съветът счита, че съвместната методология не следва да се занимава с констатациите на разследванията относно безопасността, а по-скоро да се съсредоточи върху процедурните аспекти. Според Съвета изменения 5 и 8 не съответстват на неговия подход към принципа на диференциация между наказателните и техническите разследвания. Изменения 7 и 20 не могат да бъдат приети, тъй като Съветът счита, че не е уместно да се конкретизират правомощията на Европейската агенция за морска безопасност в настоящата директива. Изменения 12 и 13 биха ограничили работните методи на разследващия орган или са прекалено нормативни. Изменения 14 и 26 не могат да бъдат приети, тъй като Съветът отдава голямо значение на принципа на безпристрастността на разследващия орган и смята, че всяка държава-членка трябва да изгради този орган в съответствие със собствената си административна структура. Изменение 16 не съответства на необходимостта от зачитане на националното право.

Група други изменения (4, 6, 15, 17, 18 и 24) бяха отхвърлени, тъй като не са достатъчно ясни или заради това, че не съответстват на подхода на Съвета за краткост на текста.

IV. **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

Съветът смята, че текстът на неговата обща позиция е уместен и уравновесен. Той споделя целта на Европейския парламент за изграждане на рамка, която да гарантира бързи разследвания относно безопасността при морски произшествия и инциденти. Общата позиция включва някои от измененията, приети от ЕП на първо четене.

Съветът потвърждава отново ангажимента си да започне преговори с Европейския парламент по този текст с оглед постигане на съгласие възможно най-скоро.