

# Официален вестник С 190 Е

## на Европейския съюз

Година 51

Издание на български език

### Информация и известия

29 юли 2008 г.

| Известие №      | Съдържание                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Страница |
|-----------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|
|                 | III <i>Подготвителни актове</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |          |
|                 | СЪВЕТ                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |          |
| 2008/С 190 Е/01 | Обща позиция (ЕО) № 18/2008 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 регламент на Европейския парламент и на Съвета относно общи правила и стандарти за организациите за проверка и преглед на кораби (преработен) <sup>(1)</sup> ..... | 1        |
| 2008/С 190 Е/02 | Обща позиция (ЕО) № 19/2008 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 регламент на Европейския парламент и на Съвета относно отговорността на превозвачите на пътници по море в случай на произшествия <sup>(1)</sup> .....              | 17       |

## III

(Подготвителни актове)

## СЪВЕТ

## ОБЩА ПОЗИЦИЯ (ЕО) № 18/2008

приета от Съвета на 6 юни 2008 година

с оглед приемането на Регламент (ЕО) № .../2008 на Европейския парламент и на Съвета от ...  
относно общи правила и стандарти за организациите за проверка и преглед на кораби (преработен)

(текст от значение за ЕИП)

(2008/С 190 Е/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 <sup>(1)</sup>,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите <sup>(2)</sup>,

в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Дого-  
вора <sup>(3)</sup>,

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 <sup>(4)</sup> е  
била неколнократно 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.

<sup>(1)</sup> ОВ С 318, 23.12.2006 г., стр. 195.

<sup>(2)</sup> ОВ С 229, 22.9.2006 г., стр. 38.

<sup>(3)</sup> Становище на Европейския парламент от 25 април 2007 г. (ОВ С 74 Е,  
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).

<sup>(4)</sup> 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).

(3) Настоящият регламент следва да се разбира и тълкува в  
съответствие с международните задължения на Общността,  
включително Конвенцията на Организацията на  
обединените нации по морско право от 10 декември  
1982 г.

(4) 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 безопас-  
ност и опазване на околната среда. Поради това следва да  
се създадат единни професионални стандарти за дейно-  
стите им, които да се прилагат по еднакъв начин в  
Общността.

(5) Постигането на тази цел следва да бъде осъществено чрез  
мерки, които са съгласувани по подходящ начин с  
дейността на Международната морска организация  
(ИМО), и доколкото е целесъобразно, доразвиват и  
допълват тази дейност. Освен това държавите-членки и  
Комисията следва да насърчават разработването от страна  
на ИМО на международен кодекс за признатите органи-  
зации.

(6) Следва да бъдат установени минимални критерии за при-  
знаване на организации с оглед повишаване на безопас-  
ността и предотвратяване на замърсяването, причинено от  
кораби. За тази цел следва да бъдат въведени минимални  
критерии, по-строги от определените в Директива  
94/57/ЕО.

(7) С цел да първоначалното признаване на организациите,  
които желаят да бъдат упълномощени да работят от името  
на държавите-членки, съответствието с предвидените в  
настоящия регламент минимални критерии би могло да  
бъде преценено по-ефективно по хармонизиран и центра-  
лизиран начин от Комисията съвместно с държавите-  
членки, които изискват признаването.

- (8) Организацията следва да бъде признавана само въз основа на постиженията ѝ по отношение на качеството и безопасността. Следва да се гарантира, че степента на това признаване по всяко време съответства на актуалното състояние на съответната организация. Освен това признаването следва да отчита различията в правния статус и корпоративната структура на признатите организации, като същевременно продължава да гарантира еднаквото прилагане на предвидените в настоящия регламент минимални критерии и ефективността на проверките от страна на Общността. Независимо от корпоративната ѝ структура, всяка организация, която предстои да бъде призната, следва да предоставя услуги в целия свят и да може да носи солидарна отговорност в целия свят.
- (9) Мерките, необходими за прилагането на настоящия регламент, следва да бъдат приети в съответствие с Решение 1999/468/ЕС на Съвета от 28 юни 1999 г. за установяване на условията и реда за упражняване на изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията <sup>(1)</sup>.
- (10) По-специално, на Комисията следва да се предостави правомощието за изменение на настоящия регламент с цел включването на последващи изменения в международните конвенции, протоколи, кодекси и резолюции в тази област, да актуализира минималните критерии в приложение I и да приема критерии за измерване ефективността на правилата и процедурите, както и на резултатите от работата на признатите организации по отношение на безопасността и предотвратяването на замърсяване от корабите, на които са дали клас. Тъй като тези мерки са от общ характер и са предназначени да изменят несъществени елементи на настоящия регламент, включително чрез допълването му 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.
- (11) Изключително важно е всяко неспазване на задълженията от страна на определена призната организация да може да бъде последвано от бързи, ефикасни и пропорционални действия. Главната цел следва да бъде отстраняването на неизправности, за да може на ранен етап да се премахне всякаква потенциална заплаха за безопасността или за околната среда. Затова на Комисията следва да бъдат предоставени необходимите правомощия да изисква от признатите организации да предприемат съответните превантивни и коригиращи действия и отстраняване и да налага глоби, както и периодични имуществени санкции като принудителни мерки. Комисията следва да упражнява тези правомощия по начин, който осигурява спазването на основните права, и следва да гарантира възможност за организацията да изразява своето мнение по време на процедурата.
- (12) В съответствие с общностния подход, решението да се оттегли признаването на определена организация, която не изпълнява предвидените в настоящия регламент задължения — ако посочените по-горе мерки се окажат неефективни или пък организацията представлява неприемлива заплаха за безопасността или за околната среда — трябва да бъде взето на общностно равнище и следователно от Комисията, въз основа на процедура на комитет.
- (13) Постоянният последващ мониторинг на признатите организации с цел да се оцени доколко спазват настоящия регламент може да се осъществява по-ефективно по хармонизиран и централизиран начин. Следователно е целесъобразно Комисията, заедно с държавата-членка, която иска признаването, да бъдат оправомощени да изпълняват тази задача от името на Общността.
- (14) Като част от мониторинга на дейността на признатите организации е от първостепенно значение инспекторите на Комисията да имат достъп до корабите и корабната документация, независимо от знамето на кораба, с цел да установят дали признатите организации отговарят на минималните критерии, предвидени в настоящия регламент, по отношение на всички кораби, на които са дали съответни класове.
- (15) Способността на признатите организации да установяват бързо и отстраняват слабости в своите правила, процедури и вътрешни проверки е от първостепенно значение за безопасността на корабите, които те проверяват и освидетелстват. Тази способност следва да бъде подобрена чрез система за оценка на качеството и освидетелстване, която следва да бъде независима от търговски или политически интереси, за да предложи съвместно действие за трайно усъвършенстване на всички признати организации и да гарантира ползотворно сътрудничество с Комисията.
- (16) Правилата и процедурите на признатите организации са ключов фактор за повишаване на безопасността и предотвратяване на инциденти и замърсяване. Признатите организации са поставили началото на процес, който следва да доведе до хармонизиране на техните правила и процедури. Този процес следва да се насърчава и подкрепя от законодателството на Общността, тъй като той следва да има положително въздействие върху морската безопасност, както и по отношение на конкурентоспособността на европейската корабостроителна индустрия.
- (17) Хармонизирането на правилата на признатите организации за проектирането, строежа и периодичните прегледи на търговски кораби е процес в развитие. Затова задължението на организациите да имат набор от собствени правила или доказана способност да имат такива следва да се разглежда в контекста на процеса на хармонизация и не следва да представлява пречка за дейностите на признатите организации или потенциалните кандидати, подали заявление за признаване.
- (18) Признатите организации следва да бъдат задължени да актуализират техническите си стандарти и да ги прилагат последователно, за да се хармонизират правилата за безопасност и да се осигури единно прилагане на международните правила в рамките на Общността. Когато техническите стандарти на признати организации са еднакви или много сходни, следва в подходящи случаи да се разгледа възможността за взаимно признаване на свидетелства за материали, оборудване и части, като за образец се взема стандартът, който поставя най-взискателни и строги изисквания.

<sup>(1)</sup> 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).

- (19) Въпреки че всяка призната организация по принцип следва да носи отговорност единствено и изключително във връзка с елементите, за които издава свидетелство, отговорността на признатите организации и производители ще се определя от договорените условия или, според случая, от приложимото право във всеки индивидуален случай.
- (20) Тъй като прозрачността и обменът на информация между заинтересованите лица, както и правото на обществеността на достъп до информация, са основни средства за предотвратяване на произшествия по море, признатите организации следва да предоставят на държавните пристанищни контролни органи цялата съответна, изисквана от закона информация относно условията на корабите, на които са дали клас и да направят тази информация обществено достояние.
- (21) За да се предотвратят промени в класа при корабите с цел да се избегне извършването на необходими ремонтни работи, признатите организации следва да обменят помежду си цялата съответна информация относно условията на корабите, променящи класа си и, когато е необходимо, да привлекат за участие държавата на знамето.
- (22) Закрилата на правата върху интелектуална собственост на корабостроителниците, доставчиците на оборудване и корабособствениците не следва да бъде пречка пред осъществяването на нормални търговски сделки и уговорени с договор услуги между тези страни.
- (23) Европейската агенция за морска безопасност (ЕАМБ), създадена с Регламент (ЕО) № 1406/2002 <sup>(1)</sup>, следва да предостави необходимата подкрепа, за да се осигури прилагането на настоящия регламент.

- (24) Доколкото целта на настоящия регламент, а именно установяване на мерките, които да предприемат 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, тази цел 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, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигането на тази цел.
- (25) Мерките, които държавите-членки да следват във взаимоотношенията си с организациите за проверка и преглед на кораби, са предвидени с Директива .../.../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 <sup>(2)</sup>,

## ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

## Член 1

Настоящият регламент установява мерките, които трябва да бъдат спазвани от 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 настоящия регламент се прилагат следните определения:

а) „кораб“

означава кораб, който попада в приложното поле на международните конвенции;

б) „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;

в) „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;

<sup>(1)</sup> ОВ L 208, 5.8.2002 г., стр. 1. Регламент, последно изменен с Регламент (ЕО) № 1891/2006 (ОВ L 304, 30.12.2006 г., стр. 1).

<sup>(2)</sup> ОВ L ...

|                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|--------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| г) „контрол“                   | за целите на буква в) означава права, договори или всякакви други правни или фактически средства, които поотделно или съчетани дават възможност да се упражнява решаващо влияние върху правно образование или позволяват на това образование да извършва дейности, попадащи в приложното поле на настоящия регламент; |
| д) „призната организация“      | означава организация, призната в съответствие с настоящия регламент;                                                                                                                                                                                                                                                  |
| е) „упълномощаване“            | означава действие, с което държава-членка упълномощава или делегира правомощия на призната организация;                                                                                                                                                                                                               |
| ж) „задължително свидетелство“ | означава свидетелство, издадено от държавата на знамето или от нейно име в съответствие с международните конвенции;                                                                                                                                                                                                   |
| з) „правила и процедури“       | означава изискванията на призната организация по отношение на проектирането, строежа, оборудването, поддръжката и прегледа на кораби;                                                                                                                                                                                 |
| и) „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;                                                                                      |
| й) „местонахождение“           | означава местонахождението на седалището, централното управление или основното място на стопанска дейност на определена организация.                                                                                                                                                                                  |

### Член 3

1. Държави-членки, които желаят да упълномощат определена организация, която все още не е призната, подават до Комисията заявление за признаване, заедно с пълната информация и доказателства за съответствие с установените в приложение I минимални критерии, както и относно изискването и поемането на задължение от страна на тази организация да отговаря на изискванията, посочени в член 8, параграф 4 и членове 9, 10 и 11.

2. Комисията, заедно със съответната държава-членка — заявител, извършва оценка на организациите, за които е получено заявление за признаване, с цел да провери дали организациите отговарят на изискванията, посочени в параграф 1, и се задължават да ги спазват.

3. Комисията, в съответствие с процедурата по регулиране, посочена в член 12, параграф 3, отказва признаване на организации, които не отговарят на изискванията, посочени в параграф 1 от настоящия член, или чиято работа се счита за неприемлива заплаха за безопасността или за околната среда въз основа на критериите, предвидени в съответствие с член 14.

### Член 4

1. Организацията се признава от Комисията в съответствие с процедурата по регулиране, посочена в член 12, параграф 3.

2. Признават се единствено организации, които отговарят на посочените в член 3 изисквания.

3. Признава се съответното правно образование, което е образование-майка по отношение на всички правни образования, които влизат в състава на признатата организация. Признаването обхваща всички правни образования, които допринасят за това

да се гарантира, че тази организация поддържа предоставянето на услугите си в целия свят.

4. Комисията, като действа в съответствие с процедурата по регулиране, посочена в член 12, параграф 3, може да ограничи признаването до определени видове кораби, кораби с определени размери и за определени видове търговия или комбинация от тях, съгласно доказаните възможности и опит на съответната организация. В такива случаи Комисията излага причините за ограничаването и условията, при които ограничението се отменя или може да бъде разширено. Ограничението може да бъде преразгледано по всяко време.

5. Комисията съставя и актуализира списък на организациите, които са признати в съответствие с настоящия член. Този списък се публикува в *Официален вестник на Европейския съюз*.

### Член 5

Когато Комисията счита, че определена призната организация не отговаря на установените в приложение I минимални критерии или не е изпълнява задълженията си по настоящия регламент, или че резултатите от работата на призната организация по отношение на безопасността или предотвратяването на замърсяване значително са се влошили, без това обаче да представлява неприемлива заплаха за безопасността или околната среда, Комисията изисква съответната призната организация да предприеме необходимите превантивни и коригиращи действия в рамките на определени срокове, за да осигури пълно спазване на тези минимални критерии и задължения и по-специално, да отстрани всяка потенциална заплаха за безопасността или за околната среда, или да предприеме други действия във връзка с причините за влошаването на резултатите от работата.

Превантивните и коригиращи действия могат да включват временни предпазни мерки, когато има непосредствена заплаха за безопасността или за околната среда.

Същевременно и без да се засяга незабавното им изпълнение, Комисията предварително уведомява всички държави-членки, които са упълномощили съответната призната организация, за мерките, които възнамерява да предприеме.

#### Член 6

1. В допълнение към мерките, предприети съгласно член 5, Комисията може, в съответствие с процедурата по консултиране, посочена в член 12, параграф 2, да налага глоби на призната организация:

а) чиито сериозни или системни отклонения от установените в приложение I минимални критерии или неизпълнението на задълженията ѝ по член 8, параграф 4 и членове 9, 10 и 11, или чиито влошаващи се резултати от работата свидетелстват за сериозни пропуски в нейната структура, системи, процедури и вътрешни проверки;

или

б) която умишлено е предоставила на Комисията неточна, непълна или подвеждаща информация в хода на оценяването ѝ съгласно член 8, параграф 1 или пък по друг начин е попречила на оценяването.

2. Без да се засягат разпоредбите на параграф 1, когато призната организация не предприеме исканите от Комисията превантивни и коригиращи действия или допуска неоправдано забавяне, Комисията може да наложи периодични имуществени санкции на съответната организация до пълното извършване на исканите действия.

3. Глобите и периодичните имуществени санкции, посочени в параграфи 1 и 2, имат възпиращо действие и са пропорционални на сериозността на случая и на икономическите възможности на съответната призната организация, като се отчита по-специално до каква степен е била застрашена безопасността и опазването на околната среда.

Те се налагат, само след като на заинтересованите призната организация и държави-членки се даде възможност да представят становището си.

Общата сума на наложените глоби и периодични имуществени санкции не надвишава 5 % от общия среден оборот на признатата организация през предходните три стопански години за дейностите, които попадат в приложното поле на настоящия регламент.

4. Съдът на Европейските общности има неограничена компетентност да проверява решения, с които Комисията е определила глоба или периодични имуществени санкции. Той може да отмени, намали или увеличи размера на наложената глоба или периодична имуществена санкция.

#### Член 7

1. Комисията оттегля признаването на организация:

а) чиито системни и сериозни отклонения от установените в приложение I минимални критерии или неизпълнението на задълженията ѝ по настоящия регламент са такива, че представляват неприемлива заплаха за безопасността или за околната среда;

б) чиито системни и сериозни пропуски в работата ѝ по отношение на безопасността и предотвратяването на замърсяване са такива, че представляват неприемлива заплаха за безопасността или за околната среда;

в) която осуетява или системно възпрепятства оценяването ѝ от страна на Комисията;

г) която не плати глобите и/или периодичните имуществени санкции, посочени в член 6, параграфи 1 и 2; или

д) която се стреми да получи финансово покритие или възстановяване на глоби, наложени им съгласно член 6.

2. За целите на параграф 1, букви а) и б) Комисията взема решение въз основа на цялата информация, с която разполага, включително:

а) резултатите от извършените от нея оценки на съответната призната организация съгласно член 8, параграф 1;

б) докладите, представени от държавите-членки съгласно член 10 от Директива .../.../ЕО;

в) анализи на произшествия с кораби с клас, даден от признатите организации;

г) повторение на пропуските, посочени в член 6, параграф 1, буква а);

д) доколко е засегната флотата, на която е дала клас признатата организация; и

е) неефективността на мерките, посочени в член 6, параграф 2.

3. Решението за оттегляне на признаването се взема от Комисията по нейна собствена инициатива или по искане на държава-членка, в съответствие с процедурата по регулиране, посочена в член 12, параграф 3, след като на съответната призната организация се даде възможност да представи своето становище.

#### Член 8

1. Всички признати организации се оценяват редовно и най-малко на всеки две години от Комисията съвместно с държавата-членка, която е подала съответното заявление за признаване, за да се провери дали изпълняват задълженията по настоящия регламент и дали изпълняват минималните критерии, установени в приложение I. Оценяването се ограничава до тези дейности на признатите организации, които попадат в приложното поле на настоящия регламент.

2. При подбора на признати организации за оценяване Комисията отделя особено внимание на постигнатите от съответната призната организация резултати от работата ѝ по отношение на безопасността и предотвратяването на замърсяване, на сведенията за произшествия и на докладите, изготвени от държавите-членки съгласно член 10 от Директива .../.../ЕО.

3. Оценяването може да включва посещение в регионалните подразделения на признатата организация, както и проверка на случаен принцип на кораби — в експлоатация или в строеж — с цел одит на дейността на признатата организация. В този случай, ако е целесъобразно, Комисията уведомява държавата-членка, на чиято територия е разположено регионалното подразделение. Комисията предоставя на държавите-членки доклад за резултатите от оценката.

4. Всяка призната организация предоставя ежегодно резултатите от прегледа на своята система за управление на качеството на комитета, посочен в член 12, параграф 1.

#### Член 9

1. Признатите организации следят Комисията да разполага с достъп до информацията, необходима за целите на посоченото в член 8, параграф 1 оценяване. Не се допуска позоваване на договорни клаузи с цел ограничаване на този достъп.

2. Признатите организации гарантират, че в техните договори с корабособствениците или операторите на кораби за издаването на задължителни свидетелства или свидетелства за клас на определен кораб като условие за това издаване е поставено изискването лицата да не се противопоставят на достъпа на инспекторите на Комисията на борда на кораба за целите на член 8, параграф 1.

#### Член 10

1. Признатите организации периодично се консултират помежду си с оглед поддържане на равностойност и постигане на хармонизация на техните правила и процедури и на тяхното прилагане. Те си сътрудничат с цел да постигнат еднозначно тълкуване на международните конвенции, без да се засягат правомощията на държавата на знамето. В подходящи случаи признатите организации постигат договорености за техническите и процедурни условия, при които те взаимно ще признават свидетелства за материали, оборудване и части, издадени въз основа на равностойни стандарти, като за образец се вземат стандартите, които поставят най-взискателни и строги изисквания.

Ако не може да бъде постигнато съгласие за взаимно признаване по сериозни съображения за безопасност, признатите организации ясно посочват причините за това.

Ако призната организация установи чрез проверка или по друг начин, че определен материал, оборудване или част не съответства на своето свидетелство, тя може да откаже да даде разрешение за поставянето на борда на този материал, оборудване или част. Признатата организация незабавно уведомява другите признати организации, като посочва причините за своя отказ.

За целите на класификацията признатите организации признават сертификати за морско оборудване, които носят маркировка за съответствие по реда на Директива 96/98/ЕО на Съвета от 20 декември 1996 г. относно морското оборудване <sup>(1)</sup>.

Признатите организации предоставят на Комисията и на държавите-членки периодични доклади за съществения напредък в стандартите и взаимното признаване на свидетелства за материали, оборудване и части.

2. В срок до ... (\*) Комисията представя на Европейския парламент и на Съвета доклад въз основа на независимо проучване относно напредъка, постигнат в хармонизирането на правилата и процедурите и относно взаимното признаване на свидетелства за материали, оборудване и части.

3. Признатите организации оказват съдействие на държавните администрации за пристанищен контрол във връзка с кораби, на които са дали клас, по-специално с цел да се улесни отстраняването на установени неизправности или други несъответствия.

4. Признатите организации представят на администрациите на всички държави-членки, които са ги упълномощили за някоя от дейностите, предвидени в член 3 на Директива .../.../ЕО, както и на Комисията, цялата съответна информация относно класифицираната от тях флота, прехвърляния, промени, спиране и отнемане на клас, независимо от знамето на кораба.

Информация за случаите на прехвърляне, промяна, спиране и отнемане на клас, включително и информация за всички неизвършени в срок прегледи, неизпълнени препоръки, условия към класа, експлоатационни условия или ограничения, издадени за кораби, на които са дали клас — независимо под чие знаме плават корабите, също се изпраща по електронен път в единната база данни за проверките, която държавите-членки използват с цел изпълнение на Директива .../.../ЕО, едновременно с въвеждането ѝ в собствените системи на признатата организация, и във всички случаи не по-късно от 72 часа след събитието, породило задължението за предаване на информацията. Тази информация, с изключение на препоръките и условията за клас, чието изпълнение не е забавено, се публикува на уебсайта на тези признати организации.

5. Признатите организации не издават задължителни свидетелства на кораб, независимо под чие знаме плава, чийто клас е бил отнет или променен по причини за безопасност, преди да са дали възможност на компетентната администрация на държавата на знамето да представи в рамките на разумен срок становището си дали е необходима пълна проверка.

6. В случаи на прехвърляне на клас от една призната организация към друга, прехвърлящата организация своевременно предоставя на получащата организация пълното досие с налични данни на кораба и по-конкретно уведомява за евентуалното наличие на:

а) неизвършени в срок прегледи;

б) неизпълнени препоръки и условия към класа;

<sup>(1)</sup> ОВ L 46, 17.2.1997 г., стр. 25. Директива, последно изменена с Директива 2002/84/ЕО (ОВ L 324, 29.11.2002 г., стр. 53).

(\*) Пет години от влизането в сила на настоящия регламент.

- в) експлоатационни условия, издадени по отношение на кораба; и
- г) експлоатационни ограничения, издадени по отношение на кораба.

Получаващата организация може да издава нови свидетелства на кораба само след като всички неизвършени в срок прегледи приключат по задоволителен начин и всички неизпълнени препоръки или условия към класа, издадени преди това по отношение на кораба, бъдат изпълнени, както е предписано от прехвърлящата организация.

Преди издаването на свидетелства получаващата организация трябва да уведоми прехвърлящата организация за датата на издаване на свидетелствата и да потвърди датата, мястото и действието, предприето за изпълнение на всеки неизвършен в срок преглед, неизпълнена препоръка или неизпълнено условие към класа.

Признатите организации определят и прилагат подходящи общи изисквания към случаите на прехвърляне на клас, при които са необходими специални предпазни мерки. Към тези случаи включват най-малко прехвърлянето на класа на кораби, построени преди 15 или повече години, както и прехвърлянето от непризната организация към призната организация.

Признатите организации си сътрудничат за правилното прилагане на разпоредбите на настоящия параграф.

#### Член 11

1. Признатите организации въвеждат до ... (\*) и поддържат независима система за оценка на качеството и освидетелстване в съответствие с приложимите международни стандарти за качество, при което съответните професионални организации на работещите в корабната индустрия могат да участват в качеството на консултанти.

2. Системата за оценка на качеството и освидетелстване изпълнява следните функции:

- а) периодично оценяване на системите за управление на качеството на признатите организации, в съответствие с критериите на стандарта за качество ISO 9001;
- б) освидетелстване на системите за управление на качеството на признатите организации, включително организациите, за чието признаване е било подадено заявление съгласно член 3;
- в) предоставяне на тълкуване на международно признати стандарти за управление на качеството, по-специално за да се отчетат особеностите в естеството и задълженията на признатите организации; и
- г) изготвяне на индивидуални и колективни препоръки за усъвършенстване на методите на действие и вътрешните механизми за контрол на признатите организации.

3. Системата за оценка на качеството и освидетелстване притежава необходимите управление и правомощия за извършване на

(\*) 24 месеца след датата на влизане в сила на настоящия регламент.

дейността си независимо от признатите организации и разполага с необходимите средства, за да изпълнява задълженията си ефективно и съгласно най-високите професионални стандарти. Системата за оценка на качеството и освидетелстване определя своите методи на работа и приема свой процедурен правилник.

4. Системата за оценка на качеството и освидетелстване приема едногодишен план за работа.

5. Системата за оценка на качеството и освидетелстване може да търси съдействие от други външни органи за оценка на качеството.

6. Системата за оценка на качеството и освидетелстване предоставя на заинтересованите лица, включително на държавата на знамето и на Комисията, изчерпателна информация за своя едногодишен план за работа, както и за констатираните факти и направените препоръки, особено по отношение на ситуации, при които може да е била застрашена безопасността.

7. Комисията периодично оценява системата за оценка на качеството и освидетелстване.

8. Комисията докладва на държавите-членки за резултатите и последиците от извършеното от нея оценяване.

#### Член 12

1. Комисията се подпомага от Комитета по морската безопасност и предотвратяването на замърсяването от кораби (КМБПЗК), създаден съгласно Регламент (ЕО) № 2099/2002 <sup>(1)</sup>.

2. При позоваване на настоящия параграф се прилагат членове 3 и 7 от Решение 1999/468/ЕО, като се вземат предвид разпоредбите на член 8 от него.

3. 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.

4. 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 13

1. Регламентът може да бъде изменен, без да се разширява неговият обхват, с цел: актуализиране на минималните критерии, установени в приложение I, по-специално като се вземат предвид съответните решения на Международната морска организация (ИМО),

Тези мерки, предназначени да изменят несъществени елементи на настоящия регламент, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 12, параграф 4.

<sup>(1)</sup> 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. Измененията на международните конвенции, посочени в член 2, буква б) от настоящия регламент, могат да бъдат изключени от приложното поле на настоящия регламент съгласно член 5 от Регламент (ЕО) № 2099/2002.

#### Член 14

1. Комисията приема и публикува:

- а) критерии за измерване на ефективността на правилата и процедурите, както и на резултатите от работата на признатите организации по отношение на безопасността и предотвратяването на замърсяване от корабите, на които са дали клас, като се отделя особено внимание на данните от Парижкия меморандум за разбирателство за държавния пристанищен контрол и/или други сходни схеми; и
- б) критерии, определящи кога такива резултати от работата трябва да се разглеждат като неприемлива заплаха за безопасността или за околната среда, при които могат да се отчитат особени обстоятелства, засягащи организации с по-малък мащаб или високоспециализирани организации.

Тези мерки, предназначени да изменят несъществени елементи на настоящия регламент чрез допълването му, се приемат съгласно процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 12, параграф 4.

2. Мерките, предназначени да изменят несъществени елементи на настоящия регламент чрез допълването му по отношение на прилагането на член 6 и, ако е целесъобразно, на член 7, се приемат съгласно процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 12, параграф 4.

3. Без да се засяга незабавното прилагане на минималните критерии, установени в приложение I, Комисията може да приеме, в съответствие с процедурата по регулиране, посочена в член 12, параграф 3, правила за тяхното тълкуване и може да обмисли определянето на цели за общите минимални критерии, посочени в приложение I, част А, точка 3.

Настоящият Регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави-членки.

Съставено в ...

За Европейския парламент

Председател

...

#### Член 15

1. Организацията, която към момента на влизане в сила на настоящия регламент са получили признаване в съответствие с Директива 94/57/ЕО, продължават да бъдат признати при условие, че са изпълнени разпоредбите на параграф 2.

2. Без да се засягат разпоредбите на членове 5 и 7, Комисията преразглежда всички ограничени признавания съгласно Директива 94/57/ЕО, като взема предвид член 4, параграф 3 от настоящия регламент до ... (\*), с цел да се вземе решение, в съответствие с процедурата по регулиране, посочена в член 12, параграф 3, дали ограниченията да бъдат заменени с други такива или отменени. Ограниченията продължават да се прилагат до вземането на решение от Комисията.

#### Член 16

В хода на оценяването съгласно член 8, параграф 1 Комисията проверява дали титулярът на признаването е съответното правно образувание в рамките на организацията, към която се прилагат разпоредбите на настоящия регламент. Ако случаят не е такъв, Комисията взема решение за изменение на това признаване.

Когато Комисията внася изменения в признаването, държавите-членки адаптират договореностите си с признатата организация, за да бъде отразено изменението.

#### Член 17

На всеки две години Комисията информира Европейския парламент и Съвета за прилагането на настоящия регламент.

#### Член 18

Позоваванията на Директива 94/57/ЕО в общностното и националното законодателство се тълкуват, доколкото е уместно, като позовавания на настоящия регламент и се четат в съответствие с таблицата за съответствие в приложение II.

#### Член 19

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден от публикуването му в Официален вестник на Европейския съюз.

За Съвета

Председател

...

(\*) 12 месеца след влизането в сила на настоящия регламент.

## ПРИЛОЖЕНИЕ I

## МИНИМАЛНИ КРИТЕРИИ ЗА ОРГАНИЗАЦИИТЕ

(посочени в член 3)

## А. ОБЩИ МИНИМАЛНИ КРИТЕРИИ

1. Признатата организация трябва да има правосубектност в държавата на местонахождението си. Отчетите на организацията се заверяват от независими одитори.
2. Признатата организация трябва може да докаже с документи наличието на значителен опит в оценяване на проектирането и строежа на търговски кораби.
3. Признатата организация трябва да разполага по всяко време със значителен управленски, технически, помощен и научно-изследователски персонал, съизмерим с мащабите на флота, на която е дала клас, на структурата и участието на организацията в строежа и видоизменянето на кораби. Признатата организация трябва да е в състояние да разпределя на всяко място на дейност, когато и както е необходимо, средства и персонал, пропорционални на задачите, които трябва да се изпълняват в съответствие с общи минимални критерии по точки 6 и 7 и специалните минимални критерии по част Б.
4. По отношение на проектирането, строежа и периодичните прегледи на търговски кораби признатата организация трябва да притежава и прилага пълен набор от собствени правила и процедури, отговарящи по качество на международно признати стандарти, или да е доказала способност за това. Правилата и процедурите трябва се публикуват и непрекъснато се актуализират чрез програми за научни изследвания и развитие.
5. Признатата организация трябва да има свой регистър на корабите, който се публикува ежегодно или да поддържа достъпна за обществеността електронна база данни.
6. Признатата организация не трябва да бъде контролирана от корабособственици или корабостроители, или от други лица, осъществяващи търговска дейност в областта на производството, оборудването, ремонта или експлоатацията на кораби. По отношение на своите приходи признатата организация не зависи в значителна степен от отделно търговско предприятие. Признатата организация не може да осъществява дейност, свързана с даване на класове или работа по приемане на правила, ако е или има професионални, лични или семейни връзки с корабособственика или оператора на кораба. Това изискване за несъвместимост се прилага също така за инспектори, наети от признатата организация.
7. Дейността на признатата организация трябва да бъде съобразена с разпоредбите на приложението към Резолюция А.789(19) на ИМО относно спецификациите на инспекциите и функциите по освидетелстване на признати организации, които действат от името на администрацията, доколкото тези разпоредби засягат въпроси от приложното поле на настоящия регламент.

## Б. СПЕЦИАЛНИ МИНИМАЛНИ КРИТЕРИИ

1. Признатата организация трябва да осигури покритие в световен мащаб чрез своите специални инспектори или, в изключителни и надлежно обосновани случаи, чрез специалните инспектори на други признати организации.
2. Признатата организация трябва да се управлява от етичен кодекс.
3. Признатата организация трябва да се ръководи и управлява по такъв начин, че да се осигури поверителност на информацията, изисквана от администрацията.
4. Признатата организация трябва да предоставя съответната информация на администрацията, на Комисията и на заинтересованите лица.
5. Признатата организация, нейните инспектори и технически персонал извършват работата си без да накърняват по никакъв начин правата върху интелектуална собственост на корабостроителниците, доставчиците на оборудване и корабособствениците, в това число патенти, лицензии, ноу-хау или каквито и да било други знания, чието използване е правно защитено на общностно или национално равнище; при никакви обстоятелства и без да се засягат правомощията на държавите-членки и на Комисията за извършване на оценки, и по-специално съгласно член 9, нито признатата организация, нито наетите от нея инспектори и технически персонал могат да предават или разпространяват търговска информация, получена по време на тяхната работа по извършване на проверки, контрол и мониторинг на кораби в строеж или ремонт.
6. Ръководството на признатата организация трябва да определи и документира нейната политика, цели и задължения по отношение на осигуряване на качеството и трябва да гарантира, че тази политика се разбира, прилага и поддържа на всички нива на признатата организация. Политиката на признатата организация трябва да е съобразена с целите и показателите по отношение на безопасността и предотвратяването на замърсяване.

7. Признатата организация трябва да гарантира, че:
- а) правилата и процедурите ѝ са установени и поддържани по систематичен начин;
  - б) правилата и процедурите отговарят на вътрешна система за измерване на качеството на услугите, във връзка с която са въведени в действие тези правила и процедури;
  - в) изискванията за работата по приемане на правила, за която признатата организация е упълномощена, са удовлетворени и е въведена в действие вътрешна система за измерване на качеството на услугите по отношение на съответствието с международните конвенции;
  - г) отговорностите, правомощията и взаимоотношенията на персонала, чиято работа влияе върху качеството на услугите на признатата организация, са определени и документирани;
  - д) цялата работа се извършва при контролирани условия;
  - е) действа система за надзор, която осъществява мониторинг на действията и работата, извършвани от инспекторите и техническия и административен персонал, нает от признатата организация;
  - ж) инспекторите притежават обширни познания относно конкретния тип кораби, на които изпълняват своята работа както по отношение на конкретния преглед, който трябва да бъде извършен, така и по отношение на съответните приложими изисквания;
  - з) прилага се система за квалификация на инспекторите и постоянно осъвременяване на техните знания;
  - и) пазят се данни, които доказват постигането на изискваните стандарти в областите, покривани от предоставяните услуги, както и ефективното функциониране на системата за качество;
  - й) независимо от местонахождението се поддържа всеобхватна система на планирани и документирани вътрешни одиторски проверки на дейностите, свързани с качеството;
  - к) нормативно установени със закон прегледи и проверки, които се изискват от Хармонизираната система за проверки и освидетелстване, за които признатата организация е упълномощена, се извършват в съответствие с приложението и допълнението към Резолюция А.948(23) на ИМО относно насоките за проверки в рамките на хармонизираната система за проверки и освидетелстване;
  - л) изградени са ясни и преки връзки на отговорност и контрол между централното управление на признатата организация и регионалните ѝ подразделения, както и между признатите организации и техните инспектори.
8. Признатата организация трябва да е разработила, приложила и трябва да поддържа ефективна вътрешна система за качество, която е основана на съответни части от международно признатите стандарти за качество и е в съответствие с EN ISO/IEC 17020:2004 (органи за проверка) и с EN ISO 9001:2000 (системи за управление на качеството, изисквания), както се тълкуват и утвърждават от посочената в член 11, параграф 1 система за оценка на качеството и освидетелстване.
9. Правилата и процедурите на признатата организация трябва да се прилагат по такъв начин, че организацията да продължи да бъде в състояние на основата на собствените си преки знания и преценка да предоставя достоверна и обективна декларация относно безопасността на съответните кораби чрез свидетелства за клас, въз основа на които може да се издават задължителни свидетелства.
10. Признатата организация трябва да притежава необходимите средства за оценяване — чрез използването на квалифицирани професионалисти и съгласно разпоредбите, установени в приложението към Резолюция А.913(22) на ИМО относно Насоките за прилагане на Международния кодекс за управление на безопасността (ISM) от администрациите — на използването и поддръжката на система за управление на безопасността, базирана както на брега, така и на борда на кораба, която се предвижда да бъде обхваната от освидетелстването.
11. Признатата организация трябва да позволи участието на представители на администрацията и на други заинтересовани лица в разработването на своите правила и процедури.

## ПРИЛОЖЕНИЕ II

## ТАБЛИЦА ЗА СЪОТВЕТСТВИЕ

| Директива 94/57/ЕО                     | Директива .../.../ЕО          | Настоящия регламент        |
|----------------------------------------|-------------------------------|----------------------------|
| 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    | —                             | Член 3, 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                     | —                             | —                          |

| Директива 94/57/ЕО                                         | Директива .../.../ЕО                       | Настоящия регламент                                    |
|------------------------------------------------------------|--------------------------------------------|--------------------------------------------------------|
| Член 7                                                     | Член 6                                     | Член 12                                                |
| 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), 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                                    | —                                                      |

| Директива 94/57/ЕО | Директива .../.../ЕО | Настоящия регламент |
|--------------------|----------------------|---------------------|
| —                  | —                    | Член 11             |
| —                  | —                    | Член 14             |
| —                  | —                    | 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 <sup>(1)</sup>: проект за директива относно общи правила и стандарти за организациите за проверка и преглед на кораби и за съответните дейности на морските организации (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 регламента <sup>(2)</sup>.

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 икономически и социален комитет <sup>(3)</sup> и на Комитета на регионите <sup>(4)</sup>. Много от измененията на Европейския парламент, приети на първо четене на 25 април 2007 г. <sup>(5)</sup>, 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 действащите норми, напр. като се засили контролът над признатите организации и като се реформира системата от санкции, налагани срещу 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 предложението 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 регламента

Освен решението да включи всички разпоредби, свързани с общностното признаване на организациите за проверка и преглед на кораби в нов регламент, Съветът смята, че е целесъобразно да се изменят тези разпоредби за по-голяма яснота или поради следните съображения:

<sup>(1)</sup> На 30 януари 2006 г. Комисията представи предложението си за преработен текст на директивата относно общи правила и стандарти за организациите за проверка и преглед на кораби и за съответните дейности на морските организации (док. 5912/06 MAR 11 ENV 50 CODEC 95).

<sup>(2)</sup> Общата позиция на Съвета относно проекта за директива е изложена в док. 5724/08, а съответното изложение на мотивите се съдържа в док. 5724/08 ADD 1.

<sup>(3)</sup> CESE 1177/2006 от 13.9.2006 г. (ОВ С 318, 23.12.2006 г., стр. 195-201).

<sup>(4)</sup> CdR 43/2006 от 15.6.2006 г. (ОВ С 229, 22.9.2006 г., стр. 38).

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

1) *Обхват на признаването и минимални критерии за признаване*

Съветът, подобно на Европейския парламент, смята, че е важно да се изтъкне факта, че независимо от корпоративната ѝ структура, всяка организация, която предстои да бъде призната, следва да предоставя услуги в целия свят. В случай на ограничено признаване, общата позиция предвижда прозрачност по отношение на основанията за ограничаването, както и условията, при които то може да се изменя. За да се избегне всяко понижаване на минималните критерии за признаване, общата позиция предвижда възможността посредством процедурата по комитология да се установят правила за тълкуването на тези критерии, както и свързаните с тях цели, в частност по отношение на броя членове на персонала, който признатите организации могат да наемат.

2) *Налагане на глоби на признати организации*

Според Съвета държавите-членки следва да бъдат информирани в съответствие с процедурата на консултиране относно всяко решение на Комисията за налагане на глоби на признати организации, които не изпълняват задълженията си по регламента.

3) *Хармонизиране на правилата и процедурите на признатите организации и взаимно признаване на издадените от тях свидетелства*

Съветът одобрява предложението на Комисията за насърчаване на признатите организации допълнително да хармонизират своите правила и процедури и да разгледат възможността за взаимно признаване на издаваните от тях свидетелства за материали, оборудване и части. Въпреки това общата позиция включва набор от предпазни клаузи. Тези предпазни клаузи се отнасят до случаи, при които признатите организации не могат да постигнат съгласие относно взаимното признаване на свидетелствата, или до случаи, при които е потвърдено, че даден материал, оборудване или част не съответства на издаденото свидетелство.

В съответствие със становището на Европейския парламент, Комисията се приканва да представи доклад относно постигнатото ниво в процеса на хармонизиране на правилата и процедурите на признатите организации и взаимно признаване на издадените от тях свидетелства.

4) *Оценка и освидетелстване на системите за управление на качеството на признатите организации*

Съветът е напълно съгласен с общите насоки в предложението на Комисията признатите организации да създадат структура, отговорна за оценката и освидетелстването на системите за управление на качеството. До голяма степен в съответствие с изменението на Европейския парламент, в общата позиция Съветът подчертава, че това следва да се направи в съответствие с приложимите международни стандарти за качество и съобразно препоръките на съответните професионални асоциации, които работят в сектора на корабоплаването.

Останалите изменения, внесени от Съвета, в разпоредбите, свързани със системата за оценка на качеството и освидетелстване, целят по-специално да конкретизират задачите на тази структура и да пояснят, че тя трябва да притежава необходимите правомощия и компетенции да извършва дейността си независимо от признатите организации.

5) *Въвеждане на процедурата по регулиране с контрол*

В съответствие с измененото решение за комитологията <sup>(1)</sup> Съветът включи в общата си позиция процедурата по регулиране с контрол, за да изменя регламента в съответствие с изменения в международните конвенции, протоколи, кодекси и резолюции, за да актуализира минималните критерии за признаване и да приеме критерии за измерване на ефективността на правилата и процедурите, както и на работата на признатите организации по отношение на безопасността и предотвратяване на замърсяването.

### III. ИЗМЕНЕНИЯ

Общата позиция включва много от измененията, внесени от Европейския парламент на първо четене, предадени дословно, отчасти, или по принцип. 6, 11, 12, 15, 16, 17, 18, 20, 25, 26, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 50, 52, 53, 54, 55, 56, 59, 60, 61, 62, 64, 66, 68, 69, 71 и 74. Много често съответните разпоредби са близки до измененията, но не са идентични, поради необходимото адаптиране на текста, произтичащо от разделянето на първоначалното предложение на два отделни инструмента.

<sup>(1)</sup> 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).

Останалите изменения не могат да бъдат приети, тъй като според Съвета те не са в съответствие с процедурите за общностно признаване (изменение 14), не са съвсем ясни или изглеждат излишни (изменения 19, 23, 57 и 67), или са в разрез с подхода на Съвета за създаване на структура, отговорна за оценката и освидетелстването на системите за управление на качеството на признатите организации (изменения 63, 65 и отчасти 74).

#### IV. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Съветът вярва, че неговата обща позиция е подходящият инструмент, който да предвиди разпоредби, свързани с признаването на организациите за проверка и преглед на кораби на общностно ниво, чрез приемане на регламент, допълван от директива, предвиждаща мерките, които да бъдат следвани от държавите-членки в отношенията им с тези организации.

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.

---

## ОБЩА ПОЗИЦИЯ (ЕО) № 19/2008

приета от Съвета на 6 юни 2008 година

с оглед приемането на Регламент (ЕО) № .../2008 на Европейския парламент и на Съвета от ...  
относно отговорността на превозвачите на пътници по море в случай на произшествия

(текст от значение за ЕИП)

(2008/С 190 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 <sup>(1)</sup>,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите <sup>(2)</sup>,

в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Дого-  
вора <sup>(3)</sup>,

като имат предвид, че:

- (1) В рамките на общата транспортна политика е необходимо приемането на допълнителни мерки с цел подобряване на безопасността на морския транспорт. Тези мерки включват правила за отговорност за вреди, причинени на пътници, тъй като е важно да се гарантира подходяща степен на обезщетяване на пътниците, претърпели произшествия по море.
- (2) Протоколът от 2002 г. към Атинската конвенция относно превоза на пътници и личния им багаж по море от 1974 г. беше приет на 1 ноември 2002 г. под егидата на Международната морска организация (ИМО). Общността и нейните държави-членки са в процес на вземане на решение за евентуалното им присъединяване към или ратифициране на този протокол.
- (3) Атинската конвенция относно превоза на пътници и личния им багаж по море от 1974 г., изменена с протокола към нея от 2002 г. (по-долу наричана „Атинската конвенция“), се прилага единствено към международния транспорт. Разграничението между национален и международен транспорт бе премахнато в рамките на вътрешния пазар на услуги в областта на морския транспорт и следователно е уместно да се постигне еднакво равнище и еднакъв характер на отговорността както в международния, така и в националния транспорт в рамките на Общността.
- (4) През октомври 2006 г. Правният комитет на ИМО прие Резерва и Насоки за прилагане на Атинската конвенция на ИМО (наричани по-долу „Насоки на ИМО“), с цел разглеждане на определени въпроси в рамките на Атин-

ската конвенция, по-специално обезщетенията за вреди, свързани с тероризъм, като такива, Насоките на ИМО могат да бъдат считани за *lex specialis*.

- (5) Настоящият регламент въвежда и придава обвързващ характер на части от Насоките на ИМО. В тази връзка в разпоредбите на Насоките на ИМО, по-специално, глаголът „следва“ трябва да се разбира във формата на съответния глагол в сегашно време.
- (6) Разпоредбите на Атинската конвенция (приложение I) и на Насоките на ИМО (приложение II) следва да се тълкуват *mutatis mutandis* в контекста на законодателството на Общността.
- (7) Въпросите, обхванати от членове 17 и 17а на Атинската конвенция, са от изключителната компетентност на Европейската общност, доколкото тези членове засягат правилата, установени с Регламент (ЕО) № 44/2001 на Съвета от 22 декември 2000 г. относно компетентността, признаването и изпълнението на съдебни решения по граждански и търговски дела <sup>(4)</sup>. Доколкото е така, тези две разпоредби ще съставляват част от правния ред на Общността, когато Европейската общност се присъедини към Атинската конвенция.
- (8) За целите на настоящия регламент изразът „или е регистриран в държава-членка“ следва да се тълкува в смисъл, че държавата на знамето за целите на понятието за бърбоут чартърна регистрация е или държава-членка или договаряща страна по Атинската конвенция. Държавите-членки и Комисията следва да предприемат необходимите стъпки, за да приканят ИМО да разработи насоки относно понятието бърбоут чартърна регистрация.
- (9) За целите на настоящия регламент изразът „оборудване за подпомагане на двигателната способност“ не следва да се счита нито за багаж, нито за превозни средства по смисъла на член 8 от Атинската конвенция.
- (10) Мерките, необходими за прилагане на настоящия регламент следва да бъдат приети в съответствие с Решение 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 г. за установяване на реда и условията за упражняване на изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията <sup>(5)</sup>.

<sup>(1)</sup> ОВ С 318, 23.12.2006 г., стр. 195.

<sup>(2)</sup> ОВ С 229, 22.9.2006 г., стр. 38.

<sup>(3)</sup> Становище на Европейския парламент от 25 април 2007 г. (все още не публикувано в Официален вестник), Обща позиция на Съвета от 6 юни 2008 г. и Позиция на Европейския парламент (все още не публикувана в Официален вестник). Решение на Съвета от ... (все още не публикувана в Официален вестник).

<sup>(4)</sup> ОВ L 12, 16.1.2001 г., стр. 1. Регламент, последно изменен с Регламент (ЕО) № 1791/2006 (ОВ L 363, 20.12.2006 г., стр. 1).

<sup>(5)</sup> 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).

- (11) По-специално, на Комисията следва да бъдат предоставени правомощия да изменя настоящия регламент, за да въведе последващите изменения към международните конвенции, протоколите, кодовете и резолюциите, свързани с него. Тъй като тези мерки са от общ характер и са предназначени да изменят несъществени елементи на настоящия регламент, включително чрез допълването му 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.
- (12) Европейска агенция за морска безопасност, създадена с Регламент (ЕО) № 1406/2002 на Европейския парламент и на Съвета от 27 юни 2007 г. <sup>(1)</sup> следва да подпомага Комисията при подготовката и изготвянето на проекта на доклад за напредъка по отношение на действието на новите правила.
- (13) За да изпълнят задълженията си съгласно настоящия регламент, държавите-членки могат да разгледат възможността от ратифициране на Международната конвенция за ограничаване на отговорността при морски искиове от 1976 г., изменена с протокола от 1996 г., и да приложат възможността, предвидена в член 15, параграф 3 от тази конвенция за регулиране чрез специални разпоредби от настоящия регламент системата за ограничаване на отговорността, приложима към пътниците.
- (14) Тъй като целта на настоящия регламент, а именно установяването на единен набор от правила, уреждащи правата на морските превозвачи и техните пътници в случай на произшествие, не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите-членки и следователно могат, поради необходимостта от осигуряване на еднакви граници на отговорността при произшествие във всички държави-членки, да бъдат постигнати по-добре на общностно равнище, Общността може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора. В съответствие с принципа на пропорционалността, уреден в същия член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигане на тази цел,

#### ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

#### Член 1

#### Предмет

Настоящият регламент установява режима на Общността по отношение на отговорността и застраховката във връзка с превоза на пътници по море, както е посочено в приложимите разпоредби на:

- а) Атинската конвенция относно превоза на пътници и личния им багаж по море от 1974 г., изменена с протокола към нея от 2002 г., наричана по-долу „Атинската конвенция“ и дадена в приложение I, както и

<sup>(1)</sup> 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).

- б) Резервата и Насоките за прилагане на Атинската конвенция на ИМО, приети от Правния комитет на ИМО на 19 октомври 2006 г., по-долу наричани „Насоки на ИМО“ и посочени в приложение II.

Освен това настоящият регламент разширява приложението на тези разпоредби до превоза на пътници по море в рамките на една държава-членка на борда на кораби, включени в клас А, в съответствие с член 4 от Директива 98/18/ЕО на Съвета от 17 март 1998 г. за правилата за безопасност и стандартите за пътническите кораби <sup>(2)</sup>, и установява някои допълнителни изисквания.

#### Член 2

#### Приложно поле

Настоящият регламент се прилага за всички международни превози по смисъла на член 1, точка 9 от Атинската конвенция, както и за превоза по море в рамките на една държава-членка на борда на кораби, включени в клас А, в съответствие с член 4 от Директива 98/18/ЕО, ако:

- а) корабът плава под знамето на или е регистриран в държава-членка; или
- б) договорът за превоз е съставен в държава-членка; или
- в) отправното пристанище или пристанището по местоназначение според договора за превоз се намира в държава-членка.

Държавите-членки могат да прилагат настоящия регламент към всички превози по море в рамките на една държава-членка.

#### Член 3

#### Отговорност и застраховане

1. Режимът на отговорност по отношение на пътниците, личния им багаж и превозните им средства и правилата относно застраховката или друго финансово обезпечение се уреждат от настоящия регламент и от членове 1 и 1а, член 2, параграф 2, членове 3-16, 18, 20 и 21 от Атинската конвенция, дадена в приложение I, както и от разпоредбите на Насоките на ИМО, посочени в приложение II.

2. Насоките на ИМО, посочени в приложение II, имат обвързващ характер.

#### Член 4

#### Обезщетение по отношение на оборудване за подпомагане на двигателната способност или на друго специално оборудване

В случай на погиване или повреда на оборудване за подпомагане на двигателната способност или на друго специално оборудване, използвано от пътник с намалена двигателна способност, отговорността на превозвача се урежда от член 3, параграф 3 от Атинската конвенция. Обезщетението съответства на възстановителната стойност на съответното оборудване или, когато е приложимо, на разходите, свързани с ремонта му.

<sup>(2)</sup> ОВ L 144, 15.5.1998 г., стр. 1. Директива, последно изменена от Директива 2003/75/ЕО на Комисията (ОВ L 190, 30.7.2003 г., стр. 6).

## Член 5

**Общо ограничаване на отговорността**

Настоящият регламент не изменя правата или задълженията на превозвача или на фактическия превозвач, предвидени в националното законодателство, въвеждащо Международната конвенция за ограничаване на отговорността при морски иски (LLMC) от 1976 г., изменена с протокола от 1996 г., включително всякакви бъдещи изменения на тази конвенция.

По отношение на иски, свързани със загуба на човешки живот или телесна повреда на пътник, причинени от някой от рисковете, посочени в параграф 2.2 от Насоките на ИМО, превозвачът и фактическия превозвач могат да ограничават своята отговорност съгласно посочените в първа алинея разпоредби, при условие, че границите на отговорността, изчислени в съответствие с тези разпоредби, не надвишават, във всеки отделен случай, 340 милиона СПТ (специални права на тираж) за инцидент или 250 000 СПТ на пътник, в зависимост от това коя е по-ниската стойност.

## Член 6

**Авансови плащания**

Когато смърт или телесна повреда на пътник е била причинена от морски инцидент на територията на държава-членка или е настъпила на борда на кораб, плаващ под знамето на държава-членка или регистриран в държава-членка, ако е приложимо, превозвачът, който действително е извършил превоза, по време на който е настъпил инцидентът, извършва авансово плащане, достатъчно за покриване на непосредствените икономически нужди, пропорционално на причинената вреда, в 15-дневен срок от установяване на самоличността на лицето, което има право на обезщетение. При смърт размерът на това плащане е не по-малко от 21 000 EUR.

Тази разпоредба се прилага и в случаите, когато превозвачът е установен в Общността.

Авансовото плащане не съставлява признание на отговорността и може да бъде приспаднато от всякакви последващи плащания, извършени на основата на настоящия регламент, но не може да бъде възстановено, освен в случаите, посочени в член 3, параграф 1 или член 6 от Атинската конвенция, или приложение А към Насоките на ИМО, или когато лицето, получило авансовото плащане, се окаже различно от лицето, имащо право на обезщетение.

## Член 7

**Информация, предоставяна на пътниците**

Превозвачът и/или фактическия превозвач гарантират, че пътниците са получили подходяща и изчерпателна информация

относно правата им по настоящия регламент най-късно при потеглянето. Доколкото задължението за предоставяне на информация по настоящия член е изпълнено от превозвача или от фактическия превозвач, другият не е задължен да предоставя информация. Тази информация се предоставя във възможно най-подходяща форма.

С цел спазване на това изискване за предоставяне на информация, превозвачът и фактическия превозвач могат да използват резюме на разпоредбите на настоящия регламент, изготвено от Комисията и направено обществено достояние.

## Член 8

**Доклад**

Не по-късно от три години след началната дата на прилагане на настоящия регламент Комисията съставя доклад за неговото прилагане, в който *inter alia* се отчитат икономическото развитие и развитието в рамките на международните форуми.

## Член 9

**Процедура**

Мерките, предназначени да изменят несъществени елементи на настоящия регламент, свързани с включването на изменения на границите, предвидени в член 3, параграф 1, член 4а, параграф 1, член 7, параграф 1 и член 8 от Атинската конвенция, и предприятия, за да бъдат взети предвид решения, приети съгласно член 23 от Атинската конвенция и съответстващите актуализации на приложение I, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 10, параграф 2.

Мерките, предназначени да изменят несъществени елементи на настоящия регламент, свързани с отразяване на измененията на Насоките на ИМО, посочени в приложение II, се приемат съгласно процедурата за регулиране с контрол, посочена в член 10, параграф 2.

## Член 10

**Процедура на комитет**

1. Комисията се подпомага от Комитета по морската безопасност и предотвратяването на замърсяването от кораби (КМБПЗК), създаден с Регламент (ЕО) № 2099/2002 на Европейския парламент и на Съвета от 5 ноември 2002 г. <sup>(1)</sup>.

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.

<sup>(1)</sup> 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 11

**Преходна разпоредба**

По отношение на превоза по море в рамките на една държава-членка на борда на кораби, включени в клас А в съответствие с член 4 от Директива 98/18/ЕО, държавите-членки могат да решат да отложат прилагането на настоящия регламент до четири години след началната дата на прилагане на настоящия регламент.

## Член 12

**Влизане в сила**

Настоящият регламент влиза в сила в деня след публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Той се прилага от датата на влизането в сила на Атинската конвенция за Общността.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави-членки.

Съставено в ...

За Европейския парламент

Председател

...

За Съвета

Председател

...

\_\_\_\_\_

## ПРИЛОЖЕНИЕ I

**Разпоредби на Атинската конвенция относно превоза на пътници и личния им багаж по море от значение за прилагането на настоящия регламент**

(Консолидиран текст на Атинската конвенция относно превоза на пътници и личния им багаж по море от 1974 г. и на протокола към нея от 2002 г.)

## Член 1

**Определения**

В настоящата конвенция следните понятия имат посоченото по-долу значение:

1. а) „превозвач“ означава лице, което е сключило или от името на което е сключен договор за превоз, независимо дали превозът фактически се осъществява от това лице или от фактически превозвач;
- б) „фактически превозвач“ означава лице, различно от превозвача, било то корабособственик, наемател на кораб или корабен оператор, което фактически осъществява целия превоз или част от него; както и
- в) „превозвач, който фактически осъществява целия превоз или част от него“ означава фактическият превозвач или превозвачът, доколкото превозът фактически се осъществява от превозвача;
2. „договор за превоз“ означава договор, сключен от или от името на превозвача, за морски превоз на пътник, или в зависимост от случая, на пътник и личния му багаж;
3. „кораб“ означава единствено морски плавателен съд, с изключение на превозно средство на въздушна възглавница;
4. „пътник“ означава всяко лице, превозвано на кораб:
  - а) по силата на договор за превоз; или
  - б) което, със съгласието на превозвача, съпровожда превозно средство или живи животни, предмет на договор за превоз на товари, който не се урежда от настоящата конвенция;
5. „багаж“ означава всяка вещ или превозно средство, превозвани от превозвача по силата на договор за превоз, с изключение на:
  - а) вещи и превозни средства, които се превозват по силата на договор за наем на кораб, товарителница или друг договор, който се отнася предимно до превоз на товари; както и
  - б) живи животни;
6. „ръчен багаж“ означава багаж, който пътникът държи в каютата си или по друг начин държи, пази или контролира. Освен за целите на прилагането на параграф 8 на настоящия член и член 8, ръчният багаж включва багажа на пътника, намиращ се в или върху превозното му средство;
7. „погиване или повреда на багаж“ включва имуществени вреди вследствие на недоставянето на багажа обратно на пътника в разумен срок след пристигането на кораба, на който багажът е бил или е следвало да бъде превозен, но не включва закъснения вследствие на трудови спорове;
8. „превоз“ обхваща следните периоди:
  - а) по отношение на пътника и ръчния му багаж — периодът, през който пътникът и/или ръчният му багаж се намират на борда на кораба, или периодът на качване или слизане от борда на кораба, както и периодът, през който пътникът и ръчния му багаж се превозват по вода от сушата до кораба или обратно, ако разходите за този превоз са включени в цената на билета или ако плавателният съд, използван за този допълнителен превоз, е предоставен на разположение на пътника от превозвача. Въпреки това по отношение на пътника, превозът не включва периода, през който същият се намира на морски терминал, морска гара, кей или каквото и да е друго пристанищно съоръжение;
  - б) по отношение на ръчния багаж — също така и периода, през който пътникът се намира на морски терминал, морска гара, кей или каквото и да е друго пристанищно съоръжение, ако съответният багаж е бил приет за превоз от превозвача, негов служител или представител, и не е бил доставен обратно на пътника;
  - в) по отношение на друг, различен от ръчен, багаж — периодът от приемането на багажа за превоз от превозвача, негов служител или представител на брега или на борда, до обратното му доставяне от превозвача, негов служител или представител;
9. „международен превоз“ означава всеки превоз, при който съгласно договора за превоз отправното пристанище и пристанището по местоназначение се намират в две различни държави или в една държава, ако съгласно договора за превоз или планирания маршрут има междинно пристанище за акостиране в друга държава;
10. „организация“ означава Международната морска организация;
11. „генерален секретар“ означава генералният секретар на Организацията.

## Член 1а

**Приложение**

Приложението към настоящата конвенция съставлява неразделна част от нея.

## Член 2

**Прилагане**

1. [...] (\*)
2. Независимо от разпоредбите на параграф 1 от настоящия член, настоящата конвенция не се прилага, когато по силата на друга международна конвенция относно превоза на пътници или багаж с друг вид транспорт, превозът е подчинен на режим на гражданска отговорност съгласно разпоредбите на съответната конвенция, доколкото прилагането на тези разпоредби е задължително за превоза по море.

## Член 3

**Отговорност на превозвача**

1. Превозвачът отговаря за претърпени вреди вследствие на смърт или телесна повреда на пътник, причинена от морски инцидент, доколкото вредите, свързани с пътника, във всеки отделен случай не надвишават 250 000 разчетни единици, освен ако превозвачът докаже, че инцидентът е:

- a) настъпил вследствие на война, враждебни действия, гражданска война, бунт или природно явление от изключителен, неизбежен и непреодолим характер; или
- b) е изцяло причинен от действие или бездействие на трето лице, допуснато с намерение да се причини произшествието.

Ако и доколкото вредите надвишават посочените граници, превозвачът отговаря и за горницата, освен ако докаже, че инцидентът, от който произтичат вредите, не е настъпил по негова вина, включително небрежност.

2. Превозвачът е отговорен за претърпените вреди вследствие на смърт или телесна повреда на пътник, които не са причинени от морски инцидент, ако инцидентът, от който произтичат вредите, е настъпил по вина, включително небрежност, на превозвача. Тежестта на доказване на вина, включително небрежност, се носи от ищеца.

3. Превозвачът е отговорен за вредите от погиване или повреда на ръчен багаж, ако инцидентът, от който произтичат вредите, е настъпил по вина, включително небрежност, на превозвача. Вината, включително небрежността, на превозвача за вреди, причинени от морски инцидент, се предполага.

4. Превозвачът е отговорен за вредите от погиване или повреда на багаж, различен от ръчен багаж, ако инцидентът, от който произтичат вредите, е настъпил по вина, включително небрежност, на превозвача.

5. За целите на настоящия член:

- a) „морски инцидент“ означава корабокрушение, преобръщане, сблъскване или засядане на кораба, експлозия или пожар, или неизправност на кораба;
- b) „вина, включително небрежност, на превозвача“ включва вина, включително небрежност, на служителите на превозвача, действащи в рамките на служебните си задължения;
- в) „неизправност на кораба“ означава всяка неизправност, повреда или неспазване на приложимите норми за безопасност по отношение на която и да е част на кораба или неговото оборудване, когато тази част се използва за напускане на кораба, евакуация, качване или слизане на пътници от борда; или за задвижване, управление, безопасна навигация, приставане, поставяне на котва, пристигане или напускане на котвена стоянка, или извършване на действия за ограничаване на щетите при корабно наводнение; или за спускане на спасителни съоръжения; както и
- г) понятието „вреди“ не включва наказателното или назидателното обезщетение за вреди.

6. Отговорността на превозвача по настоящия член се отнася единствено за вреди, произтичащи от инциденти, настъпили по време на превоза. Тежестта на доказване, че инцидентът, от който произтичат вредите, е настъпил по време на превоза, както и на размера на вредите, е възложена на ответника.

7. Настоящата конвенция не засяга правата на превозвача срещу трети лица или правото му да се позовава на съпричиняване съгласно член 6 от настоящата конвенция. Разпоредбите на настоящия член не засягат правото на ограничаване на отговорността съгласно членове 7 или 8 от настоящата конвенция.

8. Презумпцията за вина, включително небрежност, на определена страна или възлагането на тежестта на доказване на определена страна не са пречка за разглеждане на доказателства в полза на тази страна.

(\*) Разпоредбата не е възпроизведена.

## Член 4

**Фактически превозвач**

1. Ако осъществяването на превоза или на част от него е възложено на фактически превозвач, превозвачът въпреки това продължава да носи отговорност за целия превоз съгласно разпоредбите на настоящата конвенция. Освен това фактическият превозвач упражнява правата и изпълнява задълженията, предвидени в разпоредбите на настоящата конвенция, за осъществената от него част от превоза.
2. По отношение на превоза, осъществен от фактическия превозвач, превозвачът е отговорен за действията и бездействията на фактическия превозвач и неговите служители и представители при изпълнение на служебните им задължения.
3. Всички специални уговорки, съгласно които превозвачът поема задължения, които не са предвидени в настоящата конвенция, както и всеки отказ от предоставени от настоящата конвенция права, произвеждат действие за фактическия превозвач, само ако са изрично и писмено приети от него.
4. Когато и доколкото и превозвачът и фактическият превозвач носят отговорност, те отговарят солидарно.
5. Разпоредбите на настоящия член не засягат правата на превозвача срещу фактическия превозвач и обратно.

## Член 4а

**Задължително застраховане**

1. При превоз на пътници на борда на кораб, регистриран в държава — страна по конвенцията, който има издадено разрешително за превоз на повече от дванадесет пътника, и в случаите, когато се прилага настоящата конвенция, всеки превозвач, който фактически осъществява целия превоз или част от него, сключва договор за застраховка или друго финансово обезпечение, като например банкова гаранция или гаранция от подобна финансова институция, за покриване на отговорността съгласно настоящата конвенция при смърт и телесна повреда на пътници. Границата на задължителната застраховка или на другото финансово обезпечение е не по-малко от 250 000 разчетни единици на пътник за всеки отделен случай.
  2. За всеки кораб се издава удостоверение за сключена валидна застраховка или друго финансово обезпечение в съответствие с разпоредбите на настоящата конвенция, след като съответният орган на държава — страна по конвенцията е установил, че са спазени изискванията по параграф 1. За кораб, регистриран в държава — страна по конвенцията, съответното удостоверение се издава или заверява от съответния орган на държавата по мястото на регистрацията на кораба; за кораб, който не е регистриран в държава — страна по конвенцията, удостоверението може да бъде издадено или заверено от съответния орган на всяка държава — страна по конвенцията. Удостоверението се съставя по образца, посочен в приложението към настоящата конвенция, и съдържа следните данни:
    - а) наименование, отличителен номер или букви и пристанище на регистрацията на кораба;
    - б) наименование и основно място на стопанска дейност на превозвача, който фактически осъществява целия превоз или част от него;
    - в) определен от ИМО идентификационен номер на кораба;
    - г) вид и срок на действие на обезпечението;
    - д) наименование и основно място на дейност на застрахователя или на друго лице, предоставящо финансово обезпечение, и, където е уместно, мястото на стопанска дейност, където е сключена застраховката или е учредено друго финансово обезпечение; както и
    - е) срок на валидност на удостоверението, който не е по-дълъг от срока на валидност на застраховката или на друго финансово обезпечение.
  3. а) Държава — страна по конвенцията, може да оправомощи призната от нея институция или организация да издаде удостоверението. Тази институция или организация информира съответната държава за всяко издадено удостоверение. Във всички случаи държавата — страна по конвенцията изцяло гарантира пълнотата и точността на така издадените удостоверения и се задължава да осигури предприемането на необходимите мерки за изпълнение на това задължение.
  - б) Държавите — страни по конвенцията уведомяват генералния секретар за:
    - i) конкретните отговорности и условия на правомощията, делегирани на признатата от нея институция или организация;
    - ii) оттеглянето на тези правомощия; както и
    - iii) датата, от която влиза в сила упражняването на тези правомощия или тяхното оттегляне.
- Делегирането на правомощия не поражда действие, преди да са изтекли три месеца от датата на уведомяването в тази връзка на генералния секретар.

- в) Институцията или организацията, оправомощена да издава удостоверения съгласно разпоредбите на настоящия параграф, е най-малкото оправомощена да отнема тези удостоверения при неспазване на условията, при които същите са издадени. Във всички случаи институцията или организацията докладват за отнемането на удостоверението на държавата, от чието име то е издадено.
4. Удостоверението се съставя на официалния език/езици на държавата, която го издава. Ако използваният език не е английски, френски или испански, текстът трябва да съдържа превод на един от тези езици и, ако държавата реши така — нейният официален език може да не бъде използван.
5. Удостоверението се държи на борда на кораба и екземпляр от него се предоставя на съответните органи, които поддържат корабните регистри, или ако корабът не е регистриран в държава — страна по конвенцията, на съответния орган на държавата, издала или завершила удостоверението.
6. Застраховка или друго финансово обезпечение не отговарят на изискванията на настоящия член, ако действието им може да бъде прекратено на основания, различни от изтичане на посочения в удостоверението срок на валидност на застраховката или обезпечението, преди да са изтекли три месеца от датата, на която органите по параграф 5 са получили предизвестие за прекратяването им, освен ако удостоверението е било върнато на тези органи или е издадено ново удостоверение преди изтичането на посочения срок. Предходните разпоредби се прилагат съответно за всяко изменение, вследствие на което застраховката или другото финансово обезпечение престанат да отговарят на изискванията, определени в настоящия член.
7. Съгласно разпоредбите на настоящия член държавата по месторегистрация на кораба определя условията на издаване и срока на валидност на удостоверението.
8. Разпоредбите на настоящата конвенция не могат да се тълкуват като препятстващи държава — страна по конвенцията, да разчита на информация, получена от други държави, Организацията или други международни организации, свързана с финансовото състояние на предоставящите застраховки или друго финансово обезпечение за целите на настоящата конвенция. В тези случаи държавата — страна по конвенцията, която разчита на такава информация, не се освобождава от отговорност в качеството ѝ на държава, издала удостоверението.
9. Издадените или заверени от компетентен орган на държава — страна по конвенцията удостоверения се приемат от други държави — страни по конвенцията, за целите на настоящата конвенция и се зачитат от другите държави — страни по конвенцията, за равностойни на издадени или заверени от тях самите удостоверения, дори да са издадени или заверени по отношение на кораб, който не е регистриран в държава — страна по конвенцията. Държава — страна по конвенцията може по всяко време да поиска провеждането на консултация с държавата, издала или завершила удостоверението, ако счеете, че посоченият в застрахователното удостоверение застраховател или поръчител финансово не е във състояние да изпълни задълженията, възложени с настоящата конвенция.
10. Всеки иск за обезщетение, който е покрит от застраховка или друго финансово обезпечение съгласно разпоредбите на настоящия член, може да се предявява пряко срещу застрахователя или друго лице, предоставящо финансово обезпечение. В този случай определената в параграф 1 сума се прилага като граница на отговорността на застрахователя или друго лице, предоставящо финансово обезпечение, дори ако превозачът или фактическият превозвач нямат право да ограничават отговорността. Освен това ответникът може да предяви възраженията (освен несъстоятелност или ликвидация), които превозачът по параграф 1 би имал право да предяви в съответствие с настоящата конвенция. Освен това, ответникът може да предяви възраженията, че вредите са произтекли от умишлени нарушения на застрахованото лице, но не може да предяви други възражения, които ответникът би имал право да предяви по иск на застрахования срещу ответника. Във всички случаи ответникът има право да поиска превозачът и фактическият превозвач да бъдат привлечени в съдебното производство.
11. Всички суми по застраховка или друго финансово обезпечение, сключени в съответствие с разпоредбите на параграф 1, се предоставят изключително за удовлетворяване на искове, предявени съгласно настоящата конвенция, а плащането на такива суми освобождава от всяка произтичаща от разпоредбите на настоящата конвенция отговорност до размера на изплатените суми.
12. Държава — страна по конвенцията, не разрешава експлоатацията на кораб, плаващ под нейно знаме, за който се прилагат разпоредбите на настоящия член, освен ако за същия има издадено удостоверение по параграфи 2 или 15.
13. При спазване на разпоредбите на настоящия член всяка държава — страна по конвенцията гарантира съгласно националното си законодателство, че е сключена валидна застраховка или друго финансово обезпечение до посочения в параграф 1 размер за всеки кораб, който притежава разрешително за превоз на повече от дванадесет пътника, независимо от мястото на регистрацията му, и който влиза във или напуска пристанище на територията на тази държава, доколкото се прилага настоящата конвенция.
14. Независимо от разпоредбите на параграф 5, държава — страна по конвенцията, може да уведоми генералния секретар, че за целите на параграф 13 не се изисква от корабите да носят на борда си или да представят удостоверението по параграф 2, когато влизат във или напускат пристанища, намиращи се на нейна територия, при условие че държавата — страна по конвенцията, която издава удостоверението, е уведомила генералния секретар, че разполага с достъпна за всички държави — страни по конвенцията документация в електронна форма, доказваща наличието на такова удостоверение и даваща възможност на държавите — страни по конвенцията да изпълнят задълженията си по параграф 13.

15. При липса на застраховка или друг вид финансово обезпечение в полза на кораб, собственост на държава — страна по конвенцията, съответните разпоредби от настоящия член не се прилагат за този кораб, но корабът следва да притежава удостоверение, издадено от компетентните органи на държавата по месторегистрация на кораба, удостоверяващо, че корабът е собственост на тази държава и отговорността му е обезпечена до размера, определен в съответствие с параграф 1. Удостоверението следва възможно най-точно определения в параграф 2 образец.

#### Член 5

##### Ценни предмети

Превозвачът не носи отговорност при погиване или повреда на наличности, прехвърлими ценни книжа, злато, сребърни изделия, бижута, украшения, произведения на изкуството или други ценности, освен когато такива ценности са били предадени с уговорка за пазене на превозвача, като в този случай превозвачът отговаря до границите, посочени в член 8, параграф 3, освен ако е уговорена по-висока граница в съответствие с член 10, параграф 1.

#### Член 6

##### Съпричиняване

В случай че превозвачът докаже, че смъртта или телесната повреда на пътник или погиването или повредата на багажа му е причинена от пътника или за тяхното причиняване е допринесла вина, включително небрежност на пътника, съдът, сезиран със спора, може да освободи изцяло или частично превозвача от отговорност в съответствие с разпоредбите на правото на съда.

#### Член 7

##### Граници на отговорността при смърт и телесна повреда

1. Отговорността на превозвача при смърт или телесна повреда на пътник съгласно член 3 при никакви обстоятелства не може да превишава 400 000 разчетни единици за пътник за всеки отделен случай. В случай че съгласно правото на съда, сезиран със спора, обезщетението може да се определи под формата на периодични плащания, като капиталовата стойност на тези плащания не може да превишава посочената граница.
2. Държава — страна по конвенцията може да уреди определената в параграф 1 граница на отговорността с конкретни разпоредби в националното право, при условие че границата на отговорността съгласно националното право, ако такава е предвидена, не е по-ниска от определената в параграф 1. Държава — страна по конвенцията, която се възползва от предвидената в настоящия параграф възможност, уведомява генералния секретар за приетата граница на отговорността или за обстоятелството, че не е установена такава граница.

#### Член 8

##### Граница на отговорността при погиване или повреда на багаж или превозни средства

1. Отговорността на превозвача при погиване или повреда на ръчен багаж при никакви обстоятелства не може да превишава 2 250 разчетни единици за пътник и за превоз.
2. Отговорността на превозвача при погиване или повреда на превозни средства, включително целия превозван в или върху превозното средство багаж, при никакви обстоятелства не може да превишава 12 700 разчетни единици за превозно средство и за превоз.
3. Отговорността на превозвача при погиване или повреда на багаж, различен от посочения в параграфи 1 и 2, при никакви обстоятелства не може да превишава 3 375 разчетни единици за пътник и за превоз.
4. Превозвачът и пътникът могат да се споразумеят, че по отношение на отговорността на превозвача се прилага самоучастие в размер до 330 разчетни единици в случай на причиняване на вреда на превозно средство и до 149 разчетни единици за пътник в случай на погиване или повреда на друг багаж, като тази сума се приспада от стойността на погиналото или повредено имущество.

#### Член 9

##### Разчетна единица и превръщане

1. Посочената в настоящата конвенция разчетна единица е специалното право на тираж (СПТ), определено от Международния валутен фонд. Посочените в член 3, параграф 1, член 4а, параграф 1, член 7, параграф 1 и член 8 суми се превръщат в националната парична единица на държавата на съда, пред когото е представен спорът, по стойността на тази парична единица спрямо специалното право на тираж към датата на решението или датата, уговорена между страните. Стойността на националната парична единица, изразена в специално право на тираж, на държава — страна по конвенцията, която е член на Международния валутен фонд, се изчислява по метода за оценка, прилаган от Международния валутен фонд, в сила за неговите операции и транзакции към съответната дата. Стойността на националната парична единица, изразена в специално право на тираж, на държава — страна по конвенцията, която не е член на Международния валутен фонд, се изчислява по начин, определен от тази държава.

2. Въпреки това, държава, която не е член на Международния валутен фонд и чието право не позволява прилагането на разпоредбите на параграф 1, може в момента на ратификация, приемане, утвърждаване или присъединяване към настоящата конвенция или по всяко време след това да заяви, че разчетната единица по параграф 1 се равнява на 15 златни франка. Златният франк по настоящия параграф съответства на тежест шестдесет и пет и половина милиграма злато при проба деветстотин на хиляда. Превръщането на златния франк в национална парична единица се извършва съгласно правото на съответната държава.

3. Посоченото в последното изречение на параграф 1 изчисляване и превръщането по параграф 2 се извършват по такъв начин, че да се изрази в националната парична единица на държавите — страни по конвенцията, доколкото е възможно, същата действителна стойност на сумите по член 3, параграф 1, член 4а, параграф 1, член 7, параграф 1, и член 8, каквато би се получила при прилагането на първите три изречения от параграф 1. Държавите съобщават на генералния секретар начина на изчисляване съгласно параграф 1 или резултата от превръщането по параграф 2, в зависимост от случая, при депозиране на документите за ратификация, приемане, утвърждаване или присъединяване към настоящата конвенция, както и при всяка настъпила промяна в който и да е от тях.

#### Член 10

##### Допълнителни разпоредби относно границите на отговорност

1. Превозвачът и пътникът могат да се споразумеят изрично и в писмена форма за по-високи граници на отговорност от определените в членове 7 и 8.
2. Лихвите върху обезщетението и съдебните разноски не се включват в границите на отговорност, определени в членове 7 и 8.

#### Член 11

##### Възражения и граници на отговорност на служители на превозвача

В случай на предявяване на иск срещу служител или представител на превозвача или фактическия превозвач въз основа на причинена вреда, обхваната от настоящата конвенция, ако съответният служител или представител докаже, че е действал в изпълнение на служебните си задължения, той има право да се възползва от възраженията и границите на отговорност, на които има право да се позоват превозвачът или фактическият превозвач съгласно настоящата конвенция.

#### Член 12

##### Съвкупност от искове

1. При влизането им в сила определените в членове 7 и 8 граници на отговорност се прилагат по отношение на съвкупността от обезщетенията по всички искове, произтичащи от смърт или телесна повреда на пътник или при погиване или повреда на багаж.
2. По отношение на извършения от фактически превозвач превоз, съвкупността от обезщетенията, дължими от превозвача и фактическия превозвач, както и от техните служители и представители, действащи в рамките на служебните си задължения, не може да превишава най-голямата сума, която може да бъде присъдена срещу превозвача или фактическия превозвач съгласно настоящата конвенция, като нито едно от тези две лица не носи отговорност над приложимата за него граница.
3. Във всички случаи, когато служител или представител на превозвача или фактическия превозвач има право съгласно член 11 от настоящата конвенция да се позовава на границите на отговорност, определени в членове 7 и 8, съвкупността от обезщетенията, дължими от превозвача или от фактическия превозвач, в зависимост от случая, както и от съответния служител или представител, не може да превишава тези граници.

#### Член 13

##### Загубване на правото на ограничаване на отговорността

1. Превозвачът няма право да се ползва от определените в членове 7 и 8 и в член 10, параграф 1 граници на отговорност, ако се докаже, че вредата е настъпила поради действие или бездействие на превозвача, допуснато с намерение да се причини такава вреда или самонадеяно и със съзнанието, че подобна вреда вероятно би настъпила.
2. Служител или представител на превозвача или фактическия превозвач не може да се ползва от тези граници, ако се докаже, че вредата е настъпила поради действие или бездействие на въпросния служител или представител, допуснато с намерение да се причини такава вреда или самонадеяно и със съзнанието, че подобна вреда вероятно би настъпила.

## Член 14

**Основание на исковете**

Исковете за обезщетение при смърт или телесна повреда на пътник или за погиване или повреда на багаж могат да бъдат предявявани срещу превозвача или фактическия превозвач само на основание на настоящата конвенция.

## Член 15

**Уведомяване за погиване или повреда на багаж**

1. Пътникът уведомява писмено превозвача или негов представител:
  - а) в случай на очевидна повреда на багаж:
    - i) за ръчен багаж — преди или по време на слизане на пътника от плавателния съд;
    - ii) за останалия багаж — преди или по време на неговото доставяне обратно на пътника;
  - б) в случай на повреда на багаж, която не е очевидна, или при погиване на багаж — в рамките на петнадесет дни от датата на слизане от плавателния съд или доставяне обратно на пътника или от деня, в който доставянето е трябвало да бъде извършено.
2. При неизпълнение от страна на пътника на разпоредбите на настоящия член се предполага, до доказване на противното, че багажът е получен без повреда.
3. Писменото уведомление не е необходимо, ако състоянието на багажа в момента на получаването е било подложено на съвместен оглед или проверка.

## Член 16

**Срокове за предявяване на исковете**

1. Всеки иск за обезщетение за вреди, произтичащи от смърт или телесна повреда на пътник или от погиване или повреда на багаж, се погасява с изтичането на двегодишен срок.
2. Давностният срок тече, както следва:
  - а) в случай на телесна повреда — от датата на слизане на пътника от плавателния съд;
  - б) в случай на смърт, настъпила по време на превоза — от датата, на която пътникът е трябвало да слезе от плавателния съд, а в случай на телесна повреда, настъпила по време на превоза и причинила смъртта на пътника след напускане на превозното средство — от датата на смъртта, но не по-късно от три години от датата на слизане от плавателния съд;
  - в) в случай на погиване или повреда на багаж — от датата на слизане от плавателния съд или от датата, на която пътникът е трябвало да слезе от превозното средство, която от двете дати е по-късна.
3. Правото на съда, сезиран със спора, урежда основанията за спиране и прекъсване на давността, но при никакви обстоятелства не може да бъде предявен иск съгласно настоящата конвенция след изтичане на някой от следните срокове:
  - а) пет години, считано от датата на слизане на пътника от плавателния съд или от датата, на която пътникът е трябвало да слезе от плавателния съд, която от двете дати е по-късна; или, ако този срок изтече по-рано;
  - б) три години, считано от датата, на която ответникът е узнал или обективно е трябвало да узнае за телесната повреда, погиването или повредата, причинени от инцидента.
4. Независимо от разпоредбите на параграфи 1, 2 и 3 от настоящия член, давностният срок може да бъде удължен чрез декларация на превозвача или по споразумение между страните, сключено след настъпване на вредата. Декларацията или споразумението се съставят в писмена форма.

## Член 17

**Компетентен съд (\*)**

## Член 17а

**Признаване и изпълнение (\*)**

(\*) Разпоредбата не е възпроизведена.

## Член 18

**Недействителност на договорните разпоредби**

Недействителни са договорености, сключени преди настъпване на инцидента, причинил смърт или телесна повреда на пътник, или погиване или повреда на негов багаж, които целят освобождаването на всяко отговорно съгласно разпоредбите на настоящата конвенция лице от отговорност по отношение на пътника или да установи по-ниска граница на отговорността от определената в настоящата конвенция, с изключение на предвиденото в член 8, параграф 4, както и всички договорености, целяща преместването на доказателствената тежест, възложена на превозвача или на фактическия превозвач, или ограничаването на възможностите за избор, предвидени в член 17, параграфи 1 и 2. Недействителността на тези договорености обаче не води до недействителност на договора за превоз, който остава подчинен на разпоредбите на настоящата конвенция.

## Член 20

**Ядрена вреда**

По настоящата конвенция не възниква отговорност за вреда, причинена от ядрена авария:

- а) ако операторът на ядрена инсталация е отговорен за такава вреда или по силата на Парижката конвенция от 29 юли 1960 г. за гражданска отговорност в областта на ядрената енергия, изменена с Допълнителния протокол към нея от 28 януари 1964 г., или по силата на Виенската конвенция от 21 май 1963 г. за гражданска отговорност за ядрена вреда, или по силата на всяко влязло в сила изменение или протокол към тях; или
- б) ако операторът на ядрената инсталация е отговорен за такава вреда по силата на национално право, уреждащо отговорността за такава вреда, при условие че това право установява във всички отношения също толкова благоприятно третиране за лицата, които могат да претърпят вреда, колкото Парижката или Виенската конвенции, или всяко влязло в сила изменение или протокол към тях.

## Член 21

**Търговски превоз, извършван от органи на публичната власт**

Настоящата конвенция се прилага за търговски превоз, извършван от държави или органи на публичната власт по силата на договор за превоз по смисъла на член 1.

[Членове 22 и 23 от Протокола от 2002 г. към Атинската конвенция относно превоза на пътници и личния им багаж по море от 1974 г.]

## Член 22

**Ревизия и изменение (\*)**

## Член 23

**Изменение на границите**

1. Без да се засягат разпоредбите на член 22, специалната процедура по настоящия член се прилага единствено с цел изменение на границите, посочени в член 3, параграф 1, член 4а, параграф 1, член 7, параграф 1 и член 8 от конвенцията, ревизирана с настоящия протокол.
2. По искане на най-малко половината от държавите — страни по настоящия протокол, но във всички случаи на не по-малко от шест от тях, всяко предложение за изменение на границите, включително и на размера на самоучастието по член 3, параграф 1, член 4а, параграф 1, член 7, параграф 1 и член 8 от конвенцията, ревизирана с настоящия протокол, се разпространява от генералния секретар до всички членове на Организацията и до всички държави — страни по конвенцията.
3. Всяко изменение, предложено или разпространено по посочения по-горе начин, се предава на Правния комитет на Организацията (по-долу наричан „Правният комитет“) за разглеждане в срок най-малко шест месеца от датата на разпространението му.
4. Всички държави — страни по конвенцията, ревизирана с настоящия протокол, независимо дали са членки на Организацията или не, имат право да участват в разискванията на Правния комитет за разглеждане и приемане на предложения за изменения.
5. Измененията се приемат с мнозинство от две трети от държавите — страни по конвенцията, ревизирана с настоящия протокол, които присъстват и гласуват в Правния комитет, разширен съгласно параграф 4, при условие че най-малко половината от държавите — страни по конвенцията, ревизирана с настоящия протокол, присъстват по време на гласуването.

(\*) Разпоредбата не е възпроизведена.

6. Когато се произнася по предложение за изменение на границите, Правният комитет взема под внимание настъпилите застрахователни събития и по-специално размера на произтеклите от тях вреди, промените в паричните стойности и влиянието на предложеното изменение върху стойността на застраховките.
7. а) Измененията на границите съгласно настоящия член не могат да бъдат разглеждани преди изтичане на срок от пет години от датата, на която настоящият протокол е открит за подписване, нито преди изтичане на срок от пет години от влизането в сила на предходно изменение, прието съгласно настоящия член.
- б) Границите не могат да бъдат завишавани до степен, че да надвишат сумата, съответстваща на границата, заложенa в ревизираната с настоящия протокол конвенция, увеличена със сложна шестпроцентна годишна лихва, начислена от датата, на която настоящият протокол е открит за подписване.
- в) Границите не могат да бъдат завишавани до степен, че да надвишават сумата, съответстваща на трикратния размер на границата, заложен в конвенцията, ревизирана с настоящия протокол.
8. Организацията уведомява всички държави — страни по конвенцията, за всяко изменение, прието в съответствие с параграф 5. Изменението се счита за прието след изтичане на срок от осемнадесет месеца от датата на уведомлението, освен ако в рамките на този срок не по-малко от една четвърт от държавите, които са били страни по конвенцията към момента на приемането на изменението, са съобшили на генералния секретар, че не приемат изменението. В този случай изменението се отхвърля и не поражда действие.
9. Изменение, счетоно за прието в съответствие с параграф 8, влиза в сила осемнадесет месеца след приемането му.
10. Всички държави — страни по конвенцията са обвързани от изменението, освен ако денонсират настоящия протокол в съответствие с член 21, параграфи 1 и 2, най-малко шест месеца преди влизането в сила на изменението. Това денонсиране влиза в действие при влизането в сила на изменението.
11. Ако се приеме изменение, но не е изтекъл осемнадесетмесечният срок за одобрението му, държава, която през този период е станала страна по конвенцията, е обвързана от изменението, ако то влезе в сила. Държава, която става страна по конвенцията след този период, е обвързана от изменение, прието в съответствие с параграф 8. В случаите, посочени в настоящия параграф, една държава е обвързана от определено изменение, когато то влезе в сила или когато настоящият протокол влезе в сила за тази държава, която от двете дати настъпи по-късно.

## Приложение към Атинската конвенция

**Удостоверение за застраховка или друго финансово обезпечение във връзка с отговорността в случай на смърт или телесна повреда на пътник**

Издадено в съответствие с разпоредбите на член 4а от Атинската конвенция относно превоза на пътници и личния им багаж по море от 2002 г.

| Наименование на кораба | Отличителен номер или букви | Идентификационен номер на кораба, определен от ИМО | Пристанище на регистрация | Наименование и пълен адрес на основното място на стопанска дейност на превозвача, който фактически осъществява превоза |
|------------------------|-----------------------------|----------------------------------------------------|---------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                        |                             |                                                    |                           |                                                                                                                        |

С настоящото се удостоверява, че по отношение на посочения по-горе кораб съществува застрахователна полица или друго финансово обезпечение, изпълняващи изискванията на член 4а от Атинската конвенция относно превоза на пътници и личния им багаж по море от 2002 г.

Вид обезпечение .....

Срок на действие на обезпечението .....

Име и адрес на застрахователя (ите) и/или на гаранта(ите)/поръчителя (ите)

Име .....

Адрес .....

Настоящото удостоверение е валидно до.....

Издадено или заверено от правителството на.....  
(пълно обозначение на държавата)

ИЛИ

В случаите, когато държава - страна по конвенцията, прилага член 4а, параграф 3, следва да се използва следният текст:

Настоящото удостоверение е издадено по оправомощване от правителството на .....

(пълно обозначение на държавата) от..... (имена институцията или организацията)

В ..... На .....  
(Място) (Дата)

.....  
(Подпис и длъжност на издаващото или заверяващото длъжностно лице)

Обяснителни бележки:

1. Обозначението на държавата може по желание да включва и посочване на компетентния орган на публичната власт на държавата, в която е издадено удостоверението.
2. Ако общия размер на обезпечението е осигурен от повече от един източник, следва да се посочи размерът за всеки от тях.
3. Ако са предоставени няколко вида обезпечение, те следва да се изброят.
4. В графата „Срок на действие на обезпечението“ трябва да се посочи датата, на която влиза в сила обезпечението.
5. В графата „Адрес“ на застрахователя(ите) и/или на гаранта(ите)/поръчителя(ите) трябва да се посочи основното място на дейност на застрахователя(ите) и/или на гаранта(ите)/поръчителя(ите). Ако е необходимо, се посочва мястото на дейност, където е сключена застраховката или е учредено друго обезпечение.

## ПРИЛОЖЕНИЕ II

**Откъс от резервата и насоките за прилагане на Атинската конвенция от 2002 г. на ИМО, приети от Правния комитет на международната морска организация на 19 октомври 2006 г. резерва и насоки за прилагане на Атинската конвенция на ИМО**

## Резерва

1. Атинската конвенция следва да се ратифицира със следната резерва или декларация със същото действие:

„[1.1] Резерва във връзка с ратификацията от правителството на ... на Атинската конвенция относно превоза на пътници и личния им багаж по море от 2002 г. („Конвенцията“)

## Ограничаване на отговорността на превозвачи и др.

- [1.2] Правителството на ... запазва правото и поема задължението да ограничи отговорността по член 3, параграфи 1 и 2 от конвенцията, ако такава възниква, по отношение на смърт или телесна повреда на пътник, причинени от които и да било от рисковете, посочени в параграф 2.2 от Насоките на ИМО за прилагане на Атинската конвенция, до по-малката от следните суми:

— 250 000 разчетни единици по отношение на всеки пътник за всеки отделен случай;

или

— 340 милиона разчетни единици общо на кораб за всеки отделен случай.

- [1.3] Освен това правителството на ... запазва правото и поема задължението да прилага *mutatis mutandis* към случаите на такава отговорност параграфи 2.1.1 и 2.2.2 от Насоките на ИМО за прилагане на Атинската конвенция.

- [1.4] По същия начин се ограничават отговорността на фактическия превозвач по член 4 от конвенцията, отговорността на служители и представители на превозвача или фактическия превозвач по член 11 от конвенцията и границите по отношение на съвкупността от дължимите обезщетения по член 12 от конвенцията.

- [1.5] Резервата и задължението по параграф 1.2 се прилагат независимо от основанието на отговорността по член 3, параграфи 1 или 2, и независимо от всякакви разпоредби в противен смисъл на членове 4 и 7 от конвенцията; тази резерва и това задължение обаче не засягат действието на членове 10 и 13.

## Задължително застраховане и ограничаване на отговорността на застрахователите

- [1.6] Правителството на ... запазва правото и поема задължението да ограничи изискването по член 4а, параграф 1, за поддържане на застраховка или друго финансово обезпечение в случай на смърт или телесна повреда на пътник, причинени от които и да било от рисковете, посочени в параграф 2.2 от Насоките на ИМО за прилагане на Атинската конвенция, до по-малката от следните суми:

— 250 000 разчетни единици по отношение на всеки пътник за всеки отделен случай;

или

— 340 милиона разчетни единици общо на кораб за всеки отделен случай.

- [1.7] Правителството на ... запазва правото и поема задължението да ограничи отговорността на застрахователя или друго лице, предоставящо финансово обезпечение по член 4а, параграф 10, по отношение на смърт или телесна повреда на пътник, причинени от които и да било от рисковете, посочени в параграф 2.2 от Насоките на ИМО за прилагане на Атинската конвенция, най-много до границата на сумата на застраховката или другото финансово обезпечение, което превозвачът е задължен да поддържа съгласно параграф 1.6 от настоящата резерва.

- [1.8] Правителството на ... също така запазва правото и поема задължението да прилага Насоките на ИМО за прилагане на Атинската конвенция, включително разпоредбите, посочени в параграфи 2.1 и 2.2 от Насоките, към всяко задължително застраховане по конвенцията.

- [1.9] Правителството на ... запазва правото и поема задължението да освободи лицето, предоставящо застраховка или друго финансово обезпечение по член 4а, параграф 1, от всяка отговорност, за която то не е поело задължение.

## Издаване на удостоверения

- [1.10] Правителството на ... запазва правото и поема задължението да издава удостоверения за застраховка съгласно член 4а, параграф 2 от конвенцията, с цел:

— да отрази ограничаването на отговорността и изискванията за застрахователно покритие, посочени в параграфи 1.2, 1.6, 1.7 и 1.9; както и

— да включи други подобни ограничения, изисквания и освобождавания, които прецени за необходими в зависимост от условията на застрахователния пазар към момента на издаване на удостоверението.

- [1.11] Правителството на ... запазва правото и поема задължението да приема застрахователни удостоверения, издадени от други държави — страни по конвенцията, съобразно подобна резерва.

- [1.12] Всякакви подобни ограничения, изисквания и освобождавания се отразяват ясно в удостоверението, издадено или заверено съгласно член 4а, параграф 2 от конвенцията.

Отношение между настоящата резерва и Насоките на ИМО за прилагане на Атинската конвенция.

- [1.13] Правата, запазени посредством настоящата резерва, се упражняват при дължимото отчитане на Насоките на ИМО за прилагане на Атинската конвенция и на всякакви изменения в тях, с цел да се осигури последователност. Ако предложение за изменение на Насоките на ИМО за прилагане на Атинската конвенция, включително и на ограниченията, бъде одобрено от Правния комитет на Международната морска организация, измененията се прилагат от датата, определена от комитета. Това не засяга разпоредбите на международното право по отношение на правото на дадена държава да оттегли или измени своята резерва.“

#### Насоки

2. При настоящото състояние на застрахователния пазар държавите — страни по конвенцията следва да издават застрахователни удостоверения въз основа на поето задължение от застраховател, покриваш рискове, свързани с военни действия, и друг застраховател, покриваш рискове, несвързани с военни действия. Всеки застраховател следва да носи отговорност само за своята част. Следва да се прилагат следните правила (посочените клаузи са установени в приложение А):
  - 2.1 Както спрямо свързаните, така и спрямо несвързаните с военни действия застраховки могат да се прилагат следните клаузи:
    - 2.1.1 Институтска клауза за изключване на застрахователни рискове, свързани с радиоактивно замърсяване, химически, биологически, биохимически и електромагнитни оръжия (Институтска клауза № 370);
    - 2.1.2 Институтска клауза за изключване на застрахователни рискове, свързани с кибернетична атака (Институтска клауза № 380);
    - 2.1.3 Възраженията и границите, прилагани по отношение на лице, предоставящо задължително финансово обезпечение съгласно конвенцията, изменена от настоящите насоки, по-специално границата от 250 000 разчетни единици по отношение на всеки пътник за всеки отделен случай;
    - 2.1.4 Условието, че застраховката покрива само отговорности съгласно конвенцията, изменена от настоящите насоки; както и
    - 2.1.5 Условието, че всякакви суми, заплатени съгласно конвенцията, служат за намаляване на непогасени задължения на превозвача и/или на неговия застраховател съгласно член 4а от конвенцията, дори и в случаите, когато те не са заплатени или поискани от съответните застрахователи за съответните свързани или несвързани с военни действия рискове.
  - 2.2 Застраховката срещу военни действия покрива отговорност, ако е предвидена такава; за вреди, претърпени в резултат на смърт или телесна повреда на пътник, причинена от:
    - война, гражданска война, революция, въстание, бунт или произтичащи от тях граждански вълнения, или каквото и да е враждебно действие от или срещу воюваща сила;
    - пленяване, изземване, арест, принуда или задържане и последствията от тях или опитите за извършването им;
    - изоставени мини, торпеда, бомби или други изоставени военни оръжия;
    - акт на терорист или на лице, действало злонамерено или по политически подбуди, и действие, предприето за предотвратяване или противодействие на такъв риск;
    - конфискация и отчуждаване на собственост;и може да бъде предмет на следните освобождавания, ограничения и изисквания:
    - 2.2.1 Клауза за автоматично прекратяване на застрахователно покритие и за изключване на застрахователни рискове, свързани с военни действия
    - 2.2.2 В случай, че искове на отделни пътници съвкупно надхвърлят сумата от 340 милиона разчетни единици общо за кораб във всеки отделен случай, превозвачът има правото да поиска ограничаване на отговорността му до 340 милиона разчетни единици, като винаги се прилага условието че:
      - тази сума следва да се разпредели между ищите пропорционално на приетите им искове;
      - тази сума може да се разпредели между ищите, известни към момента на разпределението, под формата на един или повече траншове; както и че
      - тази сума може да бъде разпределена от застрахователя, съда или друг компетентен орган, към които застрахователят се е обърнал във всяка държава — страна по конвенцията, в която е образувано съдебно производство по отношение на искове, за които се твърди, че са покрити от застраховката;
    - 2.2.3 клауза за 30-дневно предизвестие за случаите, които не са обхванати от 2.2.1.
  - 2.3 Застраховката срещу несвързани с военни действия рискове следва да покрива всички рискове, предмет на задължително застраховане, които са различни от рисковете, изброени в 2.2, независимо дали същите подлежат на освобождаванията, ограниченията или изискванията, посочени 2.1 и 2.2.
3. В приложение Б е даден пример за два случая на поемане на задължение от застрахователи (сини карти) и за застрахователно удостоверение, съответстващи на настоящите насоки.

## Приложение А

## Клаузи, посочени в насоки 2.1.1, 2.1.2 и 2.2.1

Институтска клауза за изключване на застрахователни рискове, свързани с радиоактивно замърсяване, химически, биологически, биохимически и електромагнитни оръжия (Клауза 370, 10 ноември 2003 г.)

Тази клауза е от първостепенно значение и се прилага с предимство пред всяка уговорка в настоящата застраховка, която ѝ противоречи

1. При никакви обстоятелства настоящата застраховка не покрива вреди, отговорности или разходи, които са пряко или непряко причинени или резултат от:
  - 1.1 йонизираща радиация или замърсяване с радиоактивност от ядрено гориво или отпадъци, или от изгарянето на ядрено гориво;
  - 1.2 радиоактивни, токсични, избухливи или други опасни или замърсяващи свойства на ядрена инсталация, реактор или друго ядрено съоръжение или ядрен компонент от тях;
  - 1.3 всяко оръжие или устройство, в което се използва атомно или ядрено деление и/или синтез или друга подобна реакция или радиоактивна сила или вещество;
  - 1.4 радиоактивни, токсични, избухливи или други опасни или замърсяващи свойства на ядрено вещество. Изключението в тази подклауза не обхваща радиоактивните изотопи, различни от ядреното гориво, когато тези изотопи се произвеждат, пренасят, съхраняват или използват за търговски, селскостопански, медицински, научни или други подобни мирни цели;
  - 1.5 всякакво химическо, биологическо, биохимическо или електромагнитно оръжие.

Институтска клауза за изключване на застрахователни рискове, свързани с кибернетична атака (Клауза 380, 10 ноември 2003 г.)

1. При спазване на клауза 10.2 по-долу, при никакви обстоятелства настоящата застраховка не покрива вреди, отговорности или разходи, които са пряко или непряко причинени или резултат от употребата или експлоатацията, като средство за нанасяне на вреди, на компютър, компютърна система, компютърна софтуерна програма, зловреден код, компютърен вирус или процес, или всяка друга електронна система.
2. В случаите, в които настоящата клауза се включва в полици, покриващи рискове от война, гражданска война, революция, въстание, бунт или граждански въннения, произтичащи от тях, или враждебно действие от или срещу воюваща сила, или тероризъм или лице, действащо по политически подбуди, клауза 10.1 не се прилага с цел да бъдат изключени вредите (които иначе биха били покрити), причинени от използването на компютър, компютърна система или компютърна софтуерна програма, или всяка друга електронна система в действащата и/или направляващата система, и/или огнестрелния механизъм на оръжие или снаряд.

Клауза за автоматично прекратяване на застрахователно покритие и за изключване на застрахователни рискове, свързани с военни действия

- 1.1 Автоматично прекратяване на застрахователното покритие

Независимо дали е дадено предизвестие за прекратяване, застрахователното покритие съгласно настоящото се ПРЕКРАТЯВА АВТОМАТИЧНО

  - 1.1.1 при избухването на война (независимо дали е обявена война или не) между която и да е от следните държави: Обединеното кралство, Съединените американски щати, Франция, Руската федерация, Китайската народна република;
  - 1.1.2 по отношение на всеки плавателен съд, във връзка с който е осигурено застрахователно покритие съгласно настоящото, в случай че същият плавателен съд е иззет принудително за владение или ползване.
- 1.2 Война на петте сили

Настоящата застраховка изключва

  - 1.2.1 вреди, отговорности или разходи, причинени от избухването на война (независимо дали е обявена война или не) между която и да е от следните държави: Обединеното кралство, Съединените американски щати, Франция, Руската федерация, Китайската народна република;
  - 1.2.2 принудително изземване за владение или ползване.

## Приложение Б

## I. Примери за поемане на задължение от застрахователи (сини карти), посочени в насока 3

**Синя карта, издадена от застраховател за рискове, свързани с военни действия**

Удостоверението е представено като доказателство за наличие на застраховка по член 4а от Атинската конвенция относно превоза на пътници и личния им багаж по море от 2002 г.

Наименование на кораба:

Идентификационен номер на кораба, определен от ИМО:

Пристанище на регистрация:

Име и адрес на собственика:

С настоящото се удостоверява, че по отношение на посочения по-горе кораб за периода, в който принадлежи на горепосочения собственик, действия застрахователна полица, изпълняваща изискванията на член 4а от Атинската конвенция относно превоза на пътници и личния им багаж по море от 2002 г., при спазване на всички изключения и ограничения, позволени при задължителното застраховане срещу рискове, свързани с военни действия, по конвенцията и насоките за прилагането и, приети от Правния комитет на Международната морска организация през октомври 2006 г., включително по-специално следните клаузи: [На това място, по преценка на съставителя, могат да бъдат добавени съответните части на текста на конвенцията и на насоките с допълненията]

Срок на застраховката от: 20 февруари 2007 г.

до: 20 февруари 2008 г.

Като се приема, че застрахователят може да обезсили настоящото удостоверение с подаването на 30-дневно писмено предизвестие до посочения орган, при което отговорността на застрахователя съгласно настоящето се прекратява от датата на изтичане на този срок на предизвестие, но само по отношение на инциденти, възникващи след това.

Дата:

Настоящото удостоверение е издадено от:

War Risks, Inc

[Адрес]

.....  
(Подпис на застрахователя)

Като агент единствено на War Risks, Inc.

**Синя карта, издадена от застраховател за рискове, несвързани с военни действия**

Удостоверението е представено като доказателство за наличието на застраховка съгласно член 4а от Атинската конвенция относно превоза на пътници и личния им багаж по море от 2002 г.

Наименование на кораба:

Идентификационен номер на кораба, определен от ИМО:

Пристанище на регистрация:

Име и адрес на собственика:

С настоящото се удостоверява, че по отношение на посочения по-горе кораб за периода, в който принадлежи на посочения собственик, действа застрахователна полица, изпълняваща изискванията на член 4а от Атинската конвенция относно превоза на пътници и личния им багаж по море от 2002 г., при спазване на всички изключения и ограничения, позволени на застрахователите срещу рискове, несвързани с военни действия, по конвенцията и насоките за прилагането и, приети от Правния комитет на Международната морска организация през октомври 2006 г., включително по-специално следните клаузи: [На това място, по преценка на съставителя, могат да бъдат добавени съответните части на текста на конвенцията и на насоките с допълненията]

Срок на застраховката от: 20 февруари 2007 г.

до: 20 февруари 2008 г.

Като се приема, че застрахователят може да обезсили настоящото удостоверение с подаването на тримесечно писмено предизвестие до посочения орган, при което отговорността на застрахователя съгласно настоящето се прекратява от датата на изтичане на този срок на предизвестие, но само по отношение на инциденти, възникващи след това.

Дата:

Настоящото удостоверение е издадено от:

PANDIP&I

[Адрес]

.....  
(Подпис на застрахователя)

Като агент единствено на PANDIP&I

## II. Образец на удостоверение за застраховка, посочен в насока 3

**Удостоверение за застраховка или друго финансово обезпечение относно отговорността в случай на смърт или телесна повреда на пътник**

Издадено в съответствие с разпоредбите на член 4а от Атинската конвенция относно превоза на пътници и личния им багаж по море от 2002 г.

| Наименование на кораба | Отличителен номер или букви | Идентификационен номер на кораба, определен от ИМО | Пристанище на регистрация | Наименование и пълен адрес на основното място на стопанска дейност на превозвача, който фактически осъществява превоза |
|------------------------|-----------------------------|----------------------------------------------------|---------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                        |                             |                                                    |                           |                                                                                                                        |

С настоящото се удостоверява, че по отношение на посочения по-горе кораб съществува застрахователна полица или друго финансово обезпечение, изпълняващи изискванията на член 4а от Атинската конвенция относно превоза на пътници и личния им багаж по море от 2002 г.

Вид обезпечение .....

Срок на действие на обезпечението .....

Име и адрес на застрахователя (ите) и/или на гаранта(ите)/ поръчителя (ите)

Застрахователното покритие, за което се издава настоящото удостоверение, се разделя на част, касаеща застрахователни рискове, свързани с военни действия, и част, касаеща застрахователни рискове, несвързани с военни действия, съгласно Насоките за прилагане, приети от Правния комитет на Международната морска организация през октомври 2006 г. Към всяка от тези части на застрахователното покритие са приложими всички изключения и ограничения, позволени съгласно конвенцията и Насоките за прилагане. Застрахователите не носят солидарна отговорност. Застрахователите са:

За рискове, свързани с военни действия: War Risks, Inc, [адрес]

За рискове, несвързани с военни действия: Pandi P&I, [адрес]

Настоящото удостоверение е валидно до .....

Издадено или заверено от правителството на .....  
(пълно обозначение на държавата)

ИЛИ

В случаите, когато държава - страна по конвенцията, прилага член 4а, параграф 3, следва да се използва следният текст:

Настоящото удостоверение е издадено по оправомощаване от правителството на .....

(пълно обозначение на държавата) от ..... (наименование на институцията или организацията)

В ..... На .....  
(Място) ..... (Дата)

.....  
(signature et titre de l'agent qui délivre ou vise le certificat)

Обяснителни бележки:

1. Обозначението на държавата може по желание да включва и посочване на компетентния орган на публична власт на държавата, в която е издадено удостоверението.
  2. Ако общият размер на обезпечението е осигурен от повече от един източник, следва да се посочи размерът за всеки от тях.
  3. Ако са предоставени няколко вида обезпечение, те следва да се изброят.
  4. В графата „Срок на действие на обезпечението“ трябва да се посочи датата, на която влиза в сила обезпечението.
  5. В графата „Адрес“ на застрахователя(ите) и/или на гаранта(ите)/поръчителя(ите) трябва да се посочи основното място на дейност на застрахователя(ите) и/или на гаранта(ите)/поръчителя(ите). Ако е необходимо, се посочва мястото на дейност, където е сключена застраховката или е учредено друго обезпечение.
-

## ИЗЛОЖЕНИЕ НА МОТИВИТЕ НА СЪВЕТА

### I. ВЪВЕДЕНИЕ

През ноември 2005 г. Комисията прие предложение <sup>(1)</sup> за Регламент на Европейския парламент и на Съвета относно отговорността на превозвачите на пътници по море или вътрешен воден път в случай на произшествия. Това предложение бе представено на Съвета на 24 февруари 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. <sup>(2)</sup>.

Комитетът на регионите прие становището си на 15 юни 2006 г. <sup>(3)</sup>.

В рамките на процедурата за съвместно вземане на решение (член 251 от ДЕО), на 30 ноември 2007 г., Съветът постигна политическо споразумение по проекта за регламент. След редакцията на юристите — лингвисти Съветът прие своята обща позиция на 6 юни 2008 г.

### II. ЦЕЛ

Основната цел на предложения регламент е да въведе в общностното право Атинската конвенция от 1974 г. за превоза на пътници и личния им багаж по море, изменена с протокола от 2002 г. (по-нататък наричана „Атинската конвенция“)

В допълнение предложението на Комисията съдържа някои адаптации на Атинската конвенция и допълнителни мерки, като включването в приложното поле на вътрешния трафик, както и на трафика по вътрешните водни пътища, премахването на възможността на държавите-членки, страни по Атинската конвенция, да определят по-високи граници на отговорност от определените в Атинската конвенция. Освен това предложението включва разпоредба, съгласно която за повреда или погиване на оборудване за подпомагане на двигателната способност/медицинско оборудване, принадлежащо на пътник с намалена двигателна способност, максималното обезщетение съответства на стойността за подмяна на оборудването. Подобно на секторите на въздушния и железопътния транспорт, в предложението се предвиждат авансови плащания в случай на смърт или телесна повреда на пътник, както и предоставяне на информация на пътниците преди пътуването.

### III. АНАЛИЗ НА ОБЩАТА ПОЗИЦИЯ

#### Общи бележки

Общата позиция относно горепосоченото предложение, съгласувана от Съвета, актуализира регламента, между другото и като изменя разпоредбите относно приложното поле, връзката между регламента и други международни конвенции относно общото ограничаване на отговорността, авансовите плащания и преходните разпоредби на регламента.

Общата позиция включва голям брой изменения, приети от Европейския парламент на първо четене (изменения 1, 2, 3, 5, 9, 10, 11, 16-27, посочени в док. 8724/07), дословно, частично или по смисъл. Тези изменения внасят подобрения и яснота в текста на предложения регламент. Обаче съществуват други изменения, които не са отразени в общата позиция (изменения 4, 6, 7, 8, 12, 13, 14, 15). Съветът, както и Комисията поддържа становището, че настоящият регламент не следва да се занимава с преразглеждането на задачите на Европейската агенция за морска безопасност (EMSA), тъй като това е различна тема (изменение 4). Неприемането на другите изменения е обяснено в следващия раздел.

Общата позиция включва също и серия промени, различни от предвидените в становището на Европейския парламент на първо четене, като в много случаи, разпоредбите на първоначалното предложение на Комисията са допълнени с нови елементи или са изцяло преработени и са добавени някои съвсем нови разпоредби.

В допълнение са внесени и редакционни поправки с цел да се изясни текстът и да се осигури цялостната съгласуваност на регламента.

Следващият параграф описва промените по същество в общата позиция, както и реакцията на Съвета по внесените от Европейския парламент изменения.

<sup>(1)</sup> Док. 6827/06 — COM(2005) 592 окончателен.

<sup>(2)</sup> ОВ С 318, 23.12.2006 г.

<sup>(3)</sup> ОВ С 229, 22.9.2006 г.

## Специфични

### (1) *Приложно поле*

Съветът е напълно съгласен с Европейския парламент (изменения 16-27), но не приема включването в приложното поле на Атинската конвенция на международния и вътрешен транспорт по вътрешни водни пътища, съдържащо се в предложението на Комисията. Съветът следва същата логика както Европейския парламент, като счита, че Атинската конвенция се занимава с превоза по море и че включването на превоза по вътрешни водни пътища не би било подходящо и не би отчитало в достатъчна степен спецификите на сектора на вътрешните водни пътища.

По-нататък Съветът, за разлика от Комисията и Европейския парламент, уточнява, че по отношение на превоза по море, в рамките на една единствена държава-членка, е разумно регламентът да се прилага за кораби, включени в клас „А“, съгласно член 4 от Директива 98/18/ЕО от 17 март 1998 г. за правилата за безопасност и стандартите за пътническите кораби.

### (2) *Въвеждане на Атинската конвенция и други терки на Международната морска организация (ИМО)*

Съветът, както и Европейският парламент (изменение 6), е на мнение, че не само Атинската конвенция, но и Резервата и Насоките на ИМО за прилагането на Атинската конвенция ( наричани по-нататък „Насоките на ИМО“), приети от Правния комитет на ИМО на 19 октомври 2006 г. по отношение на някои въпроси, съдържащи се в Атинската конвенция, по-специално обезщетението за вреди, причинени от терористични актове, следва да бъдат включени в регламента. Поради това Съветът, както и Европейският парламент, добави текста на Насоките на ИМО под формата на ново приложение към регламента.

Въпреки това, следва да се отбележи, че Съветът счита, че включването на целия текст на Атинската конвенция може да породи правна несигурност, тъй като някои разпоредби на Конвенцията не са пряко свързани с предмета на регламента. Ето защо Съветът, за разлика от Европейския парламент, изброява в член 3, параграф 1 от регламента, съответните разпоредби на Атинската конвенция, които се прилагат в рамките на настоящия регламент. Освен това, неуместните или подвеждащи разпоредби на Атинската конвенция са заличени от приложението към регламента с оглед постигането на по-голяма яснота.

### (3) *Приложителни горни граници*

Съветът измени предложението на Комисията по отношение на неприлагането на член 7, параграф 2 от Атинската конвенция. Последният постановява, че държавите, които са страни по Конвенцията, могат да определят по-високи граници на отговорност от установените в Атинската конвенция. Съветът реши да приложи разпоредбата на Атинската конвенция в първоначалния ѝ вид, без да въвежда специален общностен механизъм, с цел постигането на споразумение относно използването на член 7, параграф 2, предложен от Комисията в нейното предложение, както и от Европейският парламент във внесеното от него изменение 7.

### (4) *Едновременно прилагане на други международни конвенции относно ограничаването на отговорността на корабособствениците*

Предвид факта, че няколко държави-членки вече са ратифицирали Международната конвенция относно ограничаване на отговорността при морски иски от 1976 г., изменена с Протокола от 1996 г. (ООМИ 1996) Съветът не може да подкрепи Европейския парламент по отношение на неприлагането на член 19 от Атинската конвенция (изменение 8). В член 5 от общата позиция на Съвета връзката между Атинската конвенция и ООМИ 1996 допълнително се пояснява с цел гарантирането на правна сигурност.

### (5) *Авансово плащане*

Съветът следва стриктно Европейския парламент (изменение 9) и подкрепя идеята, че в случай на морски инцидент, причинил смърт или телесна повреда на пътник, следва да бъде извършено авансово плащане. С цел осигуряването на практическото прилагане на тази разпоредба Съветът поясни, че тя се прилага в случай че корабният инцидент е настъпил на територията на държава-членка или на борда на кораб, плаващ под знамето на държава-членка или регистриран в държава-членка. Относно корабния инцидент Съветът е на мнение, че понятието „морски инцидент“ е достатъчно и подробно дефинирано в Атинската конвенция. Следователно добавянето на термина „морски инцидент“ не е необходимо.

Съветът напълно подкрепя Европейския парламент (изменение 10) по отношение на пояснението, че авансовото плащане не представлява признаване на отговорност и може да бъде приспаднато от всякакви последващи плащания. Въпреки това Съветът уточнява допълнително в кои случаи авансовото плащане може да бъде възстановено в съответствие с Атинската конвенция и Насоките на ИМО.

(6) *Предоставяне на информация на пътниците*

Съветът подкрепя Европейския парламент по отношение на характеристиките (подходяща и изчерпателна) на информацията, която трябва да бъде предоставяна на пътниците най-късно при потеглянето. Подобно на въздухоплавателния сектор, Съветът предлага евентуалното използване на резюме на разпоредбите за тази цел. Въпреки това Съветът счита, че не е необходимо позоваване на разпоредбите на Директива 90/314/ЕИО на Съвета от 13 юни 1990 г. относно пакетните туристически пътувания, пакетните туристически ваканции и пакетните туристически обиколки (изменение 12), тъй като тази директива вече се прилага и е независима от предложения регламент.

(7) *Отложено прилагане*

В съгласие с Европейския парламент (изменение 13, 14 и 15) Съветът въведе преходна разпоредба, която разрешава на държавите-членки да отложат прилагането на регламента до четири години след началната дата на неговото прилагане. Промените, внесени от Съвета в предложението на Комисията се отнасят до превоза по море в рамките на една държава-членка на борда на кораби, включени в клас „А“, в съответствие с член 4 от Директива 98/18/ЕО, а не до вътрешния превоз по редовни фериботни линии (в регионите, посочени в член 299, параграф 2 от ДЕО), както беше предложено от Европейския парламент.

#### IV. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Съветът счита, че общата позиция представлява реалистичен подход, който надлежно отчита осъществимостта на предложението и на съдържащите се в него допълнителни разпоредби, както и необходимостта от правна яснота.

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

---