

ДИРЕКТИВА 2009/16/ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА**от 23 април 2009 година****относно държавния пристанищен контрол****(преработена)****(текст от значение за ЕИП)**

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

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

като взеха предвид предложението на Комисията,

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

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

в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Договора ⁽³⁾, предвид съвместния текст, одобрен от Помирителния комитет на 3 февруари 2009 г.,

като имат предвид, че:

- (1) Директива 95/21/ЕО на Съвета от 19 юни 1995 г. относно държавен пристанищен контрол ⁽⁴⁾ е била некократно и съществено изменяна. Тъй като предстои да бъдат направени допълнителни изменения, тя следва да бъде преработена с оглед постигане на по-голяма яснота.
- (2) Общността е сериозно загрижена относно произшествията с кораби и замърсяването на моретата и крайбрежията на държавите-членки.
- (3) Общността е също така загрижена относно условията на живот и работа на борда на корабите.
- (4) Безопасността, предотвратяването на замърсяването и условията на живот и работа на борда на корабите може да бъдат ефективно подобрени посредством драстично намаляване на броя на корабите, които са

под стандартите във водите на Общността, чрез стриктно прилагане на конвенциите, международните кодекси и резолюции.

- (5) За тази цел, в съответствие с Решение 2007/431/ЕО на Съвета от 7 юни 2007 г. за упълномощаване на държавите-членки да ратифицират, в интерес на Европейската общност, Конвенцията за морски труд от 2006 г. на Международната организация на труда ⁽⁵⁾, държавите-членки следва да положат усилия да ратифицират, в частите от компетентността на Общността, тази конвенция, във възможно най-кратки срокове и за предпочитане преди 31 декември 2010 г.
- (6) Отговорността за мониторинг на спазването от страна на корабите на международните стандарти за безопасност, предотвратяване на замърсяването и за условията на живот и работа на борда на корабите се носи основно от държавата на знамето. Като разчита, ако е уместно, на признати организации, държавата на знамето гарантира пълнотата и ефективността на проверките и прегледите, предприети с цел издаване на съответните свидетелства. Отговорността за поддръжката на изправността на корабите и тяхното оборудване след преглед в съответствие с изискванията на приложимите за корабите конвенции се носи от корабното дружество. Въпреки това се наблюдава сериозен неуспех от страна на редица държави на знамето да изпълнят и да осигурят прилагането на международните стандарти. Занапред като допълнителна предпазна мярка срещу морски транспорт, който е под стандартите, мониторингът за спазването на международните стандарти за безопасност, предотвратяване на замърсяването и за условията на живот и работа на борда на корабите следва да бъде осигурен също така от държавата на пристанището, като същевременно се признава, че проверката по реда на държавния пристанищен контрол не представлява преглед и съответните протоколи от проверките нямат стойност на свидетелства за мореходност.
- (7) Наличието на хармонизиран подход за осигуряването на ефективно прилагане на тези международни стандарти от държавите-членки за корабите, плаващи във води под тяхната юрисдикция и използващи техни пристанища, следва да позволи избягване на нарушаването на конкуренцията.
- (8) Корабната промишленост е изложена на опасност от терористични актове. Мерките за сигурност на превозите следва ефективно да се прилагат, а държавите-членки следва да следят активно за спазването на правилата за сигурност, като извършват проверки на сигурността.

⁽¹⁾ ОВ С 318, 23.12.2006 г., стр. 195.

⁽²⁾ ОВ С 229, 22.9.2006 г., стр. 38.

⁽³⁾ Становище на Европейския парламент от 25 април 2007 г. (ОВ С 74 Е, 20.3.2008 г., стр. 584), Обща позиция на Съвета от 6 юни 2008 г. (ОВ С 198 Е, 5.8.2008 г., стр. 1), Позиция на Европейския парламент от 24 септември 2008 г. (все още непубликувана в Официален вестник), Решение на Съвета от 26 февруари 2009 г. и Законодателна резолюция на Европейския парламент от 11 март 2009 г. (все още непубликувана в Официален вестник).

⁽⁴⁾ ОВ L 157, 7.7.1995 г., стр. 1.

⁽⁵⁾ ОВ L 161, 22.6.2007 г., стр. 63.

- (9) Следва да се използва опитът, натрупан в рамките на Парижкия меморандум за разбирателство за държавния пристанищен контрол (Парижкия МР), подписан в Париж на 26 януари 1982 г.
- (10) Европейската агенция за морска безопасност (ЕАМБ), създадена с Регламент (ЕО) № 1406/2002 на Европейския парламент и на Съвета ⁽¹⁾ следва да осигури необходимата подкрепа за гарантиране на съгласуваното и ефективно въвеждане на системата за държавен пристанищен контрол. ЕАМБ следва по-специално да допринася за развитието и прилагането на базата данни за проверките, създадена съгласно настоящата директива, както и на хармонизирана схема на Общността за обучение и оценяване на компетентността на инспекторите, осъществяващи държавен пристанищен контрол, от държавите-членки.
- (11) Създаването на ефикасна система за държавен пристанищен контрол следва да гарантира редовната проверка на всички кораби, които акостират в пристанища и места за заставане на котва в Общността. Проверките следва да се съсредоточават върху кораби, които са под стандартите, докато корабите, отговарящи на критериите за качество, т.е. тези, за които са налице задоволителни данни от извършените проверки или които плават под знамето на държава, спазваща схема за доброволен одит на държавите-членки на Международната морска организация (ММО), следва да бъдат възнаграждавани, като се проверяват по-рядко. По-специално, за тази цел, държавите-членки следва като цяло да отдават приоритет на кораби на ред за проверка с високорисков профил.
- (12) Тези нови разпоредби относно проверките следва да бъдат включени в системата на Общността за държавен пристанищен контрол веднага след определянето на различните му аспекти и въз основа на схема за поделение на проверките, при която всяка държава-членка дава подходящ принос за осъществяването на целта на Общността за прилагане на всеобхватна схема за проверки и за справедливо поделение на обема на проверки между държавите-членки. Тази схема за поделение на проверките следва да бъде ревизирана, като се взема предвид натрупаният опит с новата система за държавен пристанищен контрол с оглед подобряване на ефективността. Освен това държавите-членки следва да назначат и поддържат необходимия брой персонал, включително квалифицирани инспектори, като се отчитат обемът и характеристиките на движението на плавателните съдове във всяко пристанище.
- (13) Установената от настоящата директива система за проверки отчита извършената работа в рамките на Парижкия МР. Тъй като всяко ново положение, произтичащо от Парижкия МР, следва да се съгласува на общностно равнище, преди да започне да се прилага в рамките на ЕС, следва да се установи и поддържа тясна координация между Общността и Парижкия МР с оглед да се улесни постигането на възможно най-голямо сближаване.
- (14) Комисията следва да ръководи и актуализира базата данни за проверките в тясно сътрудничество с Парижкия МР. Базата данни за проверките следва да включва данни от проверките на държави-членки и на всички държави, подписали Парижкия МР. Докато морската информационна система на Общността SafeSeaNet започне да функционира в пълна степен и да позволява автоматичен запис на данните в базата данни за проверките, отнасящи се до акостирането на корабите, държавите-членки следва да предоставят на Комисията информацията, необходима за гарантиране на правилното осъществяване на мониторинга по прилагането на настоящата директива, по-специално по отношение на движението на кораби. Въз основа на предоставените от държави-членки данни от извършените проверки Комисията следва да извлича от базата данни за проверките информация за рисковия профил на кораби, за кораби, подлежащи на проверка, както и за движението на кораби, и следва определя задълженията на всяка държава-членка по отношение на извършването на проверки. Базата данни за проверките следва да може да си взаимодейства с други бази данни на Общността относно морската безопасност.
- (15) Държавите-членки следва да предприемат действия за преразглеждане на метода на съставяне на белия, сивия и черния списък на държавите на знамето в рамките на Парижкия МР, с цел да се гарантира неговата коректност, и по-специално начина, по който той третира държавите на знамето с малки флоти.
- (16) Правилата и процедурите за държавен пристанищен контрол, включително критериите за задържане на кораби, следва да бъдат хармонизирани, за да се осигури постоянно равнище на ефективност във всички пристанища, което също така би намалило радикално избирането използване на някои крайни пристанища с оглед избягване на надлежни проверки.
- (17) Периодичните и допълнителните проверки следва да включват преглед на предварително установени области за всеки кораб, които се различават според вида на кораба, вида на проверката и заключенията от извършените предходни проверки по реда на държавния пристанищен контрол. В базата данни за проверките следва да се посочат елементите, които служат за определяне на рисковите области, подлежащи на контрол при всяка проверка.
- (18) Някои категории кораби представляват значителна заплаха за произшествия или замърсяване при достигане на определена експлоатационна възраст и поради това следва да бъдат обект на разширена проверка. Необходимо е да се установят елементите на такава разширена проверка.
- (19) Съгласно установената с настоящата директива система за проверки интервалът между периодичните проверки на корабите зависи от техния рисков профил, който се определя от някои общи параметри и параметри, свързани с историята на кораба. За корабите с високорисков профил този интервал не следва да надвишава шест месеца.
- (20) С цел да се предостави на компетентните органи по държавен пристанищен контрол информация относно корабите, акостирани в пристанищата или местата за заставане на котва, пристанищните власти или органи или определените за тази цел власти или органи следва да изпратят уведомления за пристигането на корабите, чието получаване да бъде гарантирано, доколкото това е възможно.

⁽¹⁾ ОВ L 208, 5.8.2002 г., стр. 1.

- (21) Някои кораби излагат на явен риск морската безопасност и морската среда поради лошото си състояние, показателите на държавата на знамето и минали събития. Следователно Общността може основателно да поиска от тези кораби да не навлизат в пристанищата и местата за заставане на котва на държави-членки. Отказът на достъп следва да бъде пропорционален и би могъл да прерасне в постоянен отказ на достъп, ако операторът на кораба продължава да не предприема коригиращи действия, въпреки неколкостепенни откази на достъп и задържане в пристанища и места за заставане на котва в рамките на Общността. Всеки трети отказ на достъп може да бъде отменен единствено в случай, че бъдат изпълнени няколко условия, определени с цел да се гарантира безопасната експлоатация на въпросния кораб във водите на Общността, отнасящи се по-специално до държавата на знамето на кораба и управляващото дружество. В противен случай на кораба се отказва за постоянно достъп до пристанищата и местата за заставане на котва на държави-членки. Във всички случаи всяко последващо задържане на въпросния кораб следва да води до постоянен отказ на достъп до пристанищата и местата за заставане на котва на държавите-членки. За целите на прозрачността списъкът на корабите, на които е бил отказан достъп до пристанища и места за заставане на котва в Общността, следва да бъде направен публично достояние.
- (22) За да се намали тежестта, която повтарящите се проверки създават за някои администрации и дружества, проверки съгласно Директива 1999/35/ЕО на Съвета от 29 април 1999 г. относно системата за задължителни прегледи за безопасна работа при редовни услуги от ро-ро фериботи и бързоходни пътнически плавателни съдове ⁽¹⁾ на ро-ро фериботи или бързоходни пътнически плавателни съдове, извършени от приемашата държава, която не е държавата на знамето на плавателния съд, и които включват най-малко всичките елементи на разширената проверка, следва да се вземат предвид при изчисляването на рисковия профил на кораба, интервалите между проверките и изпълнението на ангажимента за провеждане на проверки от всяка държава-членка. Освен това Комисията следва да провери дали е уместно Директива 1999/35/ЕО да се измени в бъдеще с оглед подобряване на нивото на безопасност, необходимо за оперирането на ро-ро фериботи и бързоходни пътнически плавателни съдове до и от пристанища на държави-членки.
- (23) Несъответствието с разпоредбите на съответните конвенции следва да бъде поправено. Когато наблюдаваните неизправности представляват явна заплаха за безопасността, за здравето или за околната среда, корабите, които е необходимо да бъдат подложени на коригиращи действия, следва да бъдат задържани до отстраняване на неизправностите.
- (24) Следва да бъде предоставено право на обжалване на заповедите за задържане от компетентните органи, за да се избегнат неоснователните решения, които може да доведат до ненужно задържане и закъснение. Държавите-членки следва да си сътрудничат, по-специално, за да могат да гарантират разглеждането на жалбите в разумен срок съобразно тяхното национално законодателство.
- (25) Органите и инспекторите, които участват в дейности по осъществяване на държавен пристанищен контрол, следва да не са в конфликт на интереси нито с пристанището, където се провежда проверката, нито с проверяваните кораби или свързани с тях интереси. Инспекторите следва да имат необходимата квалификация и да преминат подходящо обучение, за да поддържат и повишават компетентността си за провеждане на проверки. Държавите-членки следва да си сътрудничат за разработването и насърчаването на хармонизирана схема на Общността за обучение и оценяване на компетентността на инспекторите.
- (26) Пилотите и пристанищните власти или органи следва да бъдат упълномощени да предоставят полезна информация за констатирани явни нередности на борда на корабите.
- (27) Следва да се провеждат разследвания по жалби на лица, които имат законен интерес относно условията на живот и труд на борда на корабите. Всеки жалбоподател следва да бъде информиран за действията, предприети вследствие на подадената от него жалба.
- (28) Между компетентните органи на държавите-членки и другите органи или организации е необходимо да има сътрудничество за осигуряване на ефективни последващи действия по отношение на корабите, показали неизправности, на които е било разрешено да продължат пътя си, и за обмен на информация за корабите, престояващи в дадено пристанище.
- (29) Тъй като базата данни за проверките е съществена част от държавния пристанищен контрол, държавите-членки следва да гарантират нейното обновяване предвид изискванията на Общността.
- (30) Публикуването на информация, отнасяща се до кораби и техните оператори или предприятия, които не спазват международните стандарти за безопасност, здраве и опазване на морската среда, като се взема предвид броя на кораби, притежавани от предприятията, може да представлява ефективно възпиращо средство за товародателите срещу използването на тези кораби и стимул за техните собственици да предприемат коригиращи действия. По отношение на информацията, която да бъде предоставена, Комисията следва да установи тясно сътрудничество с Парижкия МР и да взема предвид всяка публикувана информация, с цел да се избегне излишно дублиране. Държавите-членки следва да предоставят необходимата информация само веднъж.
- (31) Всички разходи за проверки на кораби, които дават основание за задържане или тези, възникнали при отмяна на отказ за достъп, следва да се поемат от корабособственика или оператора.

⁽¹⁾ ОВ L 138, 1.6.1999 г., стр. 1.

- (32) Мерките, необходими за изпълнението на настоящата директива, следва да бъдат приети в съответствие с Решение 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 г. за установяване на условията и реда за упражняване на изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията ⁽¹⁾.
- (33) По-специално на Комисията следва да се предостави правомощието да изменя настоящата директива, за да приложи последващите изменения на конвенциите, международните кодекси и резолюции, свързани с нея, и да приема правила за изпълнение на разпоредбите на членове 8 и 10. Тъй като тези мерки са от общ характер и са предназначени да изменят несъществени елементи на настоящата директива, включително чрез допълването ѝ с нови несъществени елементи, те трябва да бъдат приети в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, предвидена в член 5а от Решение 1999/468/ЕО.
- (34) Доколкото целите на настоящата директива, а именно да се намали морския транспорт, който е под стандартите във води под юрисдикцията на държавите-членки чрез подобряването на системата за проверки на Общността за мореходност на корабите и разработването на начини за предприемане на превантивни мерки в областта на замърсяването на моретата, не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите-членки и следователно, поради техния мащаб и последици, могат по-добре да бъдат постигнати 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 пропорционалност, уреден в същия член, настоящата директива не надхвърля необходимото за постигане на тези цели.
- (35) Задължението за транспониране на настоящата директива в националното законодателство следва да се ограничи до разпоредбите, които внасят значителна промяна в сравнение с Директива 95/21/ЕО. Задължението за транспониране на разпоредбите, които остават непроменени, произтича от същата директива.
- (36) Настоящата директива следва да не засяга задълженията на държави-членки, свързани със сроковете за транспониране в националното законодателство на директивите, посочени в приложение XV, част Б.
- (37) Системата за държавен пристанищен контрол, установена в съответствие с настоящата директива, следва да бъде въведена на една и съща дата от всички държави-членки. В тази връзка Комисията следва да гарантира предприемането на подходящи подготвителни мерки, включително изпитване на базата данни за проверките и осигуряването на обучение за инспекторите.
- (38) В съответствие с точка 34 от Междунституционалното споразумение за по-добро законотворчество ⁽²⁾ държавите-членки се насърчават да изготвят, за себе си и в интерес на Общността, свои собствени таблици, които, доколкото е възможно, илюстрират съответствието между настоящата директива и мерките за транспониране и да ги направят обществено достояние.
- (39) С оглед да не се налага непропорционална административна тежест на държавите-членки без излаз на море, правилото *de minimis* следва да им позволява дерогация от разпоредбите на настоящата директива, което означава, че тези държави-членки, докато отговарят на определени критерии, не са задължени да транспонират настоящата директива.
- (40) За да се вземе предвид факта, че френските отвъдморски департаменти принадлежат към различна географска област, в голяма степен са страни по регионални меморандуми за държавен пристанищен контрол, различни от Парижкия МР, и имат много ограничени потоци на движение с вътрешната част на Европа, на въпросната държава-членка следва да бъде разрешено да изключи тези пристанища от системата за държавен пристанищен контрол, която се прилага в рамките на Общността,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

Цел

Целта на настоящата директива е да спомогне за радикалното намаляване на морския транспорт, който е под стандартите, във водите под юрисдикцията на държавите-членки, чрез:

- а) повишаване спазването на международното законодателство и съответното законодателство на Общността относно морската безопасност, морската сигурност, опазването на морската среда и условията на живот и работа на борда на корабите под всички знамена;
- б) установяване на общи критерии за контрол на корабите от страна на държавата на пристанището и хармонизиране на процедурите за проверка и задържане, като се използват вече натрупаните експертни познания и опит съгласно Парижкия МР;
- в) въвеждане на система за държавен пристанищен контрол в Общността, основаваща се на извършваните проверки в Общността и в региона на Парижкия МР, с цел проверяването на всички кораби на определен период, който зависи от техния рисков профил, като корабите с високорисков профил се проверяват по-задълбочено и по-често.

⁽¹⁾ ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр. 23.

⁽²⁾ ОВ С 321, 31.12.2003 г., стр. 1.

Член 2

Определения

За целите на настоящата директива се прилагат следните определения:

1. „Конвенции“ означава следните конвенции с протоколите и измененията към тях и свързаните кодекси със задължителна сила, в тяхната актуализирана версия:
 - а) Международната конвенция за товарните водолинии от 1966 г. (LL 66);
 - б) Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море от 1974 г. (SOLAS 74);
 - в) Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби от 1973 г. и Протоколът към нея от 1978 г. (MARPOL 73/78);
 - г) Международната конвенция за вахтената служба и нормите за подготовка и освидетелстване на моряците от 1978 г. (STCW 78/95);
 - д) Конвенцията за международните правила за предпазване от сблъскване на море от 1972 г. (COLREG 72);
 - е) Международната конвенция за тонажно измерване на корабите от 1969 г. (ITC 69);
 - ж) Конвенцията относно търговското корабоплаване (минимални норми) от 1976 г. (MOT № 147);
 - з) Международната конвенция за гражданска отговорност за щети от замърсяване с нефт от 1992 г. (CLC 92).
2. „Парижки МР“ означава Парижкият меморандум за разбирателство за държавния пристанищен контрол, подписан в Париж на 26 януари 1982 г., в неговата актуализирана версия.
3. „Рамка и процедури за системата за доброволен одит на държавите-членки на ММО“ означава Резолюция А.974(24) на асамблеята на ММО.
4. „Регион на Парижкият МР“ означава географският район, в който държавите, подписали Парижкия МР, извършват проверки в контекста на Парижкия МР.
5. „Кораб“ означава всеки морски плавателен съд, за който се прилагат една или повече от конвенциите, плаващ под знаме, различно от това на държавата на пристанището.
6. „Взаимодействие кораб/пристанище“ означава взаимодействията, възникващи, когато даден кораб е пряко и непосредствено засегнат от действия, включващи придвижването на хора или товари, или предоставянето на пристанищни услуги към или от кораба.
7. „Кораб на място за заставане на котва“ означава кораб в пристанище или в друг район под юрисдикцията на пристанище, но когато не е на кей, извършващ взаимодействие кораб/пристанище.
8. „Инспектор“ означава служител в публичния сектор или друго лице, което е надлежно оправомощено от компетентния орган на държава-членка да извършва проверки по реда на държавния пристанищен контрол и е отговорно пред този компетентен орган.
9. „Компетентен орган“ означава морски орган за държавен пристанищен контрол в съответствие с настоящата директива.
10. „Нощно време“ означава всеки период, не по-кратък от седем часа, както е определен от националното право, и който във всички случаи трябва да включва периода между полунощ и 5:00 ч.
12. „Първоначална проверка“ означава посещение на борда на кораб от инспектор, за да се провери дали корабът отговаря на изискванията на съответните конвенции и регламенти, което включва най-малко проверките, които се изискват съгласно член 13, параграф 1.
12. „Задълбочена проверка“ означава проверка, чрез която корабът, неговото оборудване и екипаж биват подложени цялостно или частично, според случая, на задълбочен преглед при условията, посочени в член 13, параграф 3, който обхваща конструкцията на кораба, оборудването, екипажа, условията на живот и работа и спазването на оперативните процедури на борда на кораба.
13. „Разширена проверка“ означава проверка, която обхваща най-малко точките, изброени в приложение VII. Разширената проверка може да включва задълбочена проверка, ако тя е ясно обоснована в съответствие с член 13, параграф 3.
14. „Жалба“ означава всяка информация или доклад, подадени от всяко лице или организация, които имат законен интерес във връзка с безопасността на кораба, включително безопасността или рисковете за здравето на екипажа на кораба, условията на живот и работа на борда и предотвратяването на замърсяването.
15. „Задържане“ означава официалната забрана за излизане в открито море на кораб поради констатирани неизправности, които, поотделно или взети заедно, правят кораба негоден за плаване.

16. „Заповед за отказ на достъп“ означава решение, издадено на капитана на кораб, на отговорното за кораба дружество и на държавата на знамето, с което същите се уведомяват, че на кораба ще бъде отказан достъп до всички пристанища и места за заставане на котва на Общността.
17. „Спиране на операция“ означава официална забрана за продължаването на операция на кораб поради констатирани неизправности, които, поотделно или взети заедно, биха направили опасно нейното продължаване.
18. „Дружество“ означава корабособственика или всяка друга организация или лице, като например управител или беърбоут чартъра, което е поело отговорността за експлоатацията на кораба от корабособственика и което, поемайки тази отговорност, се е съгласило да поеме и всички задължения и отговорности, наложени от Международния кодекс за управление на безопасността (ISM).
19. „Призната организация“ означава дружество по класификация или друга частна структура, осъществяващи законоустановени задачи от името на администрацията на държавата на знамето.
20. „Задължително свидетелство“ означава свидетелство, издадено от държава на знамето или от нейно име в съответствие с конвенции.
21. „Свидетелство за клас“ означава документ, който удостоверява съответствието с Конвенция SOLAS 74, глава II-1, част А-1, правило 3-1.
22. „База данни за проверките“ означава информационната система, която допринася за въвеждането на системата за държавен пристанищен контрол в Общността и се отнася до данните, свързани с проверки, извършени в Общността и в региона на Парижкия МР.

Член 3

Обхват

1. Настоящата директива се прилага за всеки кораб и неговия екипаж, който акостира в пристанище или място за заставане на котва на държава-членка, за да участва във взаимодействие кораб/пристанище.

Франция може да реши, че пристанищата и местата за заставане на котва по настоящия параграф не включват пристанища и места за заставане на котва, разположени в отвъдморските департаменти, посочени в член 299, параграф 2 от Договора.

Ако държава-членка предприема проверка на кораб във води в рамките на юрисдикцията ѝ, но извън пристанище, тази процедура се счита за проверка за целите на настоящата директива.

Нищо в настоящия член не засяга правата за намеса, с които разполага държава-членка по силата на съответните конвенции.

Държавите-членки, които нямат морски пристанища, и които могат да удостоверят, че от общия брой индивидуални плавателни съдове, акостиращи ежегодно в техните речни пристанища, за период от три предходни години, по-малко от 5 % са кораби, обхванати от настоящата директива, може да се ползват с дерогация от разпоредбите на настоящата директива.

Държавите-членки, които нямат морски пристанища, съобщават на Комисията, най-късно на датата на транспониране на директивата, общия брой на плавателните съдове и броя на корабите, акостиращи в техните пристанища през посочения по-горе тригодишен период, и уведомяват Комисията за всяка последваща промяна в гореспоменатите цифри.

2. За кораби с бруто тонаж по-малко от 500 държавите-членки прилагат приложимите изисквания на съответната конвенция и предприемат необходимите действия в областите, за които конвенцията не се прилага, за да гарантират, че въпросните кораби не представляват явна опасност за безопасността, здравето или околната среда. При прилагане на настоящия параграф държавите-членки се ръководят от приложение 1 към Парижкия МР.

3. При извършване на проверка на кораб, плаващ под знамето на държава, която не е страна по дадена конвенция, държавите-членки гарантират, че корабът и неговият екипаж не са третирани по по-благоприятен начин в сравнение с кораб, плаващ под знамето на държава, страна по въпросната конвенция.

4. Риболовни кораби, военни кораби, спомагателни военни кораби, дървени кораби с елементарна конструкция, държавни кораби, използвани с нетърговска цел, и кораби за развлечение, които не извършват търговска дейност, се изключват от обхвата на настоящата директива.

Член 4

Правомощия за извършване на проверки

1. Държавите-членки приемат всички необходими мерки, за да имат законно право да извършват проверките, посочени в настоящата директива, на борда на чужди кораби в съответствие с международното право.

2. Държавите-членки поддържат подходящи компетентни органи, към които е зачислен необходимият брой персонал, по-специално квалифицирани инспектори, например чрез назначаване, за проверяването на кораби, и вземат подходящи мерки, за да могат инспекторите да изпълняват задълженията си така, както е предвидено в настоящата директива, и по-специално, за да се осигури присъствието им за извършване на проверките, изисквани съгласно настоящата директива.

Член 5

Система за проверки и годишни задължения за проверки

1. Държавите-членки извършват проверките съгласно схемата за подбор, описана в член 12 и в разпоредбите на приложение I.

2. За да изпълни годишните си задължения за проверки, всяка държава-членка:

- а) проверява всички кораби с приоритет I, посочени в член 12, буква а), акостиращи в нейни пристанища и места за заставане на котва, и
- б) ежегодно извършва общ брой проверки на кораби с приоритет I и приоритет II посочени в член 12, букви а) и б), съответстващ най-малко на нейния дял от общия брой проверки, които годишно трябва да бъдат извършени в Общността и в региона на Парижкия МР. Този дял на всяка държава-членка се определя от броя индивидуални кораби, които акостират в пристанища на съответната държава-членка, съотнесен към общия брой индивидуални кораби, които акостират в пристанища във всяка държава в рамките на Общността и на региона на Парижкия МР.

3. С оглед изчислението на дела на общия брой проверки, които годишно трябва да бъдат извършени в рамките на Общността и в региона на Парижкия МР, посочено в параграф 2, буква б), корабите на места за заставане на котва не се вземат предвид, освен ако не е посочено друго от съответната държава-членка.

Член 6

Условия на спазване на задължението за проверки

Държава-членка, която не успее да извърши изискваните по член 5, параграф 2, буква а) проверки, спазва задължението си в съответствие с тази разпоредба в случай, че подобни неизвършени проверки не надвишават:

- а) 5 % от общия брой на кораби с приоритет I с високорисков профил, акостиращи в нейните пристанища и места за заставане на котва;
- б) 10 % от общия брой на кораби с приоритет I, различни от тези с високорисков профил, акостиращи на нейните пристанища и места за заставане на котва.

Независимо от процентите, посочени в букви а) и б), държавите-членки подкрепят по приоритетен ред проверките на корабите, които съгласно предоставената от базата данни информация акостират в пристанища в Общността на редки интервали.

Независимо от процентите, посочени в букви а) и б) за кораби с приоритет I, акостиращи на места за заставане на котва, държавите-членки отдават приоритет на проверките на кораби с високорисков профил, които съгласно предоставената от базата

данни информация акостират в пристанища в Общността на редки интервали.

Член 7

Условия, позволяващи балансиране на дяловете на проверки в Общността

1. Държава-членка, в която общият брой на акостирания на кораби с приоритет I превишава посочения в член 5, параграф 2, буква б) дял на проверки, се счита, че спазва това задължение, ако определен брой проверки на кораби с приоритет I са били извършени от тази държава-членка, съответстващ на този дял от проверки, и ако тази държава-членка не пропусне да провери повече от 30 % от общия брой кораби с приоритет I, акостиращи в нейните пристанища и места за заставане на котва.

2. Държава-членка, в която общият брой акостирания на кораби с приоритет I и приоритет II е по-малък от посочения в член 5, параграф 2, буква б) дял на проверки, се счита, че спазва това задължение, ако тази държава-членка извърши проверките на кораби с приоритет I, изисквани съгласно член 5, параграф 2, буква а), и проверките на най-малко 85 % от общия брой кораби с приоритет II, акостиращи в нейните пристанища и места за заставане на котва.

3. Комисията, при преразглеждането, посочено в член 35, проучва по-специално въздействието на настоящия член върху ангажимента за проверки, като взема предвид експертното знание и опит, натрупани в Общността и съгласно Парижкия МР. Преразглеждането взема предвид целта за проверка на всички кораби, акостиращи в пристанища и места за заставане на котва в Общността. Ако това е уместно, Комисията предлага допълнителни мерки с оглед подобряване на ефективността на системата за проверки, прилагана в Общността и, ако е необходимо, ново преразглеждане на въздействието на настоящия член на по-късен етап.

Член 8

Отлагане на проверки и изключителни обстоятелства

1. Държава-членка може да реши да отложи проверката на кораб с приоритет I в следните случаи:

- а) ако проверката може да бъде извършена при следващото акостирание на кораба в същата държава-членка, при условие че корабът междуременно не акостира в друго пристанище в Общността или в регион на Парижкия МР, и че отлагането на проверката не надвишава 15 дни, или
- б) ако проверката може да бъде извършена в рамките на 15-дневен срок в друго пристанище на акостирание в Общността или в регион на Парижкия МР, при условие че държавата, в която се намира пристанището на акостирание, се е съгласила предварително да извърши проверката.

В случай на отлагане на проверката в съответствие с букви а) или б), и ако е регистрирана в базата данни за проверките, неизвършената проверка не се счита за пропусната от държавите-членки, които са я отложили.

Въпреки това, когато не е извършена проверка на кораб от приоритет I, въпросният кораб не се изключва от проверка в следващото пристанище, където акостира в Общността, в съответствие с настоящата директива.

2. Когато проверка на кораби с приоритет I не е извършена по оперативни съображения, тя не се счита за пропусната, при условие че причината за неизвършването ѝ е регистрирана в базата данни за проверките и следните изключителни обстоятелства са настъпили:

- а) според преценката на компетентния орган извършването на проверката би застрашило безопасността на инспекторите, кораба или неговия екипаж, пристанището или морската среда, или
- б) корабът акостира единствено през нощта. В този случай държавата-членка предприема мерките, необходими за това корабите, които редовно акостират през нощта, да се проверяват по целесъобразност.

3. В случай че не е била извършена проверка на кораб на място за заставане на котва, тази проверка не се счита за пропусната, ако:

- а) корабът бъде проверен в срок от 15 дни в друго пристанище или място за заставане на котва в Общността или в региона на Парижкия МР, в съответствие с приложение I, или
- б) акостирането на кораба е само през нощта или времетраенето му е прекалено кратко, за да може проверката да бъде извършена в задоволителна степен и причината за пропускането на проверката е отбелязана в базата данни за проверките, или
- в) ако според преценката на компетентния орган извършването на проверката би застрашило безопасността на инспекторите, кораба или неговия екипаж, на пристанището или морската среда и причината за пропускането на проверката е отбелязана в базата данни за проверките.

4. Мерките, предназначени да изменят несъществени елементи на настоящата директива, чрез допълването ѝ, свързани с правилата за изпълнение на настоящия член, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 31, параграф 3.

Член 9

Уведомление за пристигане на кораби

1. Операторът, агентът или капитанът на кораб, който в съответствие с член 14, подлежи на разширена проверка, с курс към пристанище или място за заставане на котва в държава-членка, уведомява за пристигането на кораба в съответствие с разпоредбите на приложение III.

2. При получаване на уведомлението, посочено в параграф 1 от настоящия член и член 4 от Директива 2002/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 27 юни 2002 г. относно създаване на система на Общността за контрол на движението на корабите и за информацията⁽¹⁾, пристанищните власти или органи, или властите или органите, определени за тази цел, предават тази информация на компетентния орган.

3. За извършване на уведомленията, предвидени в настоящия член, се използват електронни средства винаги, когато е възможно.

4. Процедурите и форматите, разработени от държави-членки за целите на приложение III към настоящата директива, са в съответствие с разпоредбите на Директива 2002/59/ЕО по отношение на уведомленията за корабите.

Член 10

Рисков профил на корабите

1. За всички кораби, акостиращи в пристанище или място за заставане на котва в държава-членка и регистрирани в базата данни за проверките, се изготвя рисков профил, който определя степента на приоритетност на проверката, интервалите между проверките и техния обхват.

2. Рисковият профил на кораба се определя от съчетание от общи и свързани с историята на кораба рискови параметри, както следва:

а) Общи параметри

Общите параметри се основават на вида, експлоатационната възраст, знамето, участващите признати организации и показатели на дружеството в съответствие с приложение I, част I.1 и приложение II.

б) Параметри, свързани с историята на кораба

Параметрите, свързани с историята на кораба, се основават на броя неизправности и задържания за даден период в съответствие с приложение I, част I.2 и приложение II.

⁽¹⁾ ОВ L 208, 5.8.2002 г., стр. 10.

3. Мерките, предназначени да изменят несъществени елементи на настоящата директива чрез допълването ѝ, свързани с правилата за изпълнение на настоящия член, и по-специално

- а) критериите за държавата на знамето;
- б) критериите за показателите на дружеството,

се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 31, параграф 3 и доразвиват експертните знания на Парижкия МР.

Член 11

Честота на проверките

Кораб, акостиращ в пристанища или места за заставане на котва на Общността, подлежи на периодични или допълнителни проверки, както следва:

- а) Корабите се подлагат на периодични проверки на предварително определени интервали според техния рисков профил в съответствие с приложение I, част I. Интервалът между периодичните проверки на корабите се увеличава с намаляването на риска. За кораби с висок риск този интервал е не по-дълъг от шест месеца.
- б) Независимо от изминалото време от последната периодична проверка, кораб се подлага на допълнителна проверка, както следва:
 - Компетентният орган следи за това корабите, за които се прилагат първостепенните фактори, изброени в приложение I, част II, точка 2А, да се подлагат на проверка.
 - Корабите, за които се прилагат непредвидените фактори, изброени в приложение I, част II, точка 2Б, могат да бъдат подложени на проверка. Решението за извършване на допълнителна проверка се оставя на професионалната преценка на компетентния орган.

Член 12

Подбор на корабите за проверка

Компетентният орган следи за това подборът на корабите за проверка да се извършва в зависимост от техния рисков профил, описан в приложение I, част I, както и при появата на първостепенни или непредвидени фактори в съответствие с приложение I, част II, точки 2А и 2Б.

С оглед на проверката на корабите компетентният орган:

- а) извършва подбор на кораби, подлежащи на задължителна проверка, определяни като кораби с „приоритет I“, в съот-

ветствие със схемата за подбор, описана в приложение I, част II, точка 3А;

- б) може да извършва подбор на кораби, които отговарят на условията за проверка, определяни като кораби с „приоритет II“, в съответствие с приложение I, част II, точка 3Б.

Член 13

Първоначални и задълбочени проверки

Държавите-членки следят за това подбраните за проверка кораби съгласно член 12 да бъдат подлагани на първоначална проверка или на задълбочена проверка, както следва:

1. При всяка първоначална проверка на кораб компетентният орган следи инспекторът като минимум:

- а) да проверява свидетелствата и документите, изброени в приложение IV, които се изисква да се държат на борда съгласно законодателството на Общността и конвенциите, свързани с морската безопасност и сигурност;
- б) да проверява, където е уместно, дали установените неправности през предходната проверка, извършена от държава-членка или от държава, подписала Парижкия МР, са били отстранени;
- в) да констатира удовлетворително общо състояние на кораба, включително неговата хигиена, а също и машинната зала и помещенията за екипажа.

2. В случаите, когато след извършването на проверка, посочена в точка 1, недостатъците, които трябва да се отстранят в следващото пристанище на акостиране, са били регистрирани в базата данни за проверките, компетентният орган на следващото пристанище може да реши да не извършва посочените в точка 1, букви а) и в) проверки.

3. По-задълбочена проверка, включително допълнителна проверка на съответствието с оперативните изисквания на борда на кораба, се извършва, когато след приключване на проверката, посочена в точка 1, са налице ясни основания да се предполага, че състоянието на кораба или на неговото оборудване или екипаж не отговаря по същество на съответните изисквания на дадена конвенция.

„Ясни основания“ са налице, когато инспекторът констатира обстоятелства, които, въз основа на неговата професионална преценка, дават основание за задълбочена проверка на кораба, неговото оборудване или екипаж.

Примери за „ясни основания“ са посочени в приложение V.

Член 14**Разширени проверки**

1. Следните категории кораби отговарят на условията за разширена проверка в съответствие с приложение I, част II, точки 3А и 3Б:

- кораби с високорисков профил,
- пътнически кораби, нефтени танкери, газовози, химикаловози или кораби за насипни товари, които са на повече от 12 години,
- кораби с високорисков профил или пътнически кораби, нефтени танкери, газовози, химикаловози или кораби за насипни товари, които са на повече от 12 години, в случай на първостепенни или непредвидени фактори,
- кораби, предмет на повторна проверка след издадена заповед за отказ на достъп в съответствие с член 16.

2. Операторът или капитанът на кораба следи за това в експлоатационния график да е заложено достатъчно време за извършването на разширена проверка.

Без да се засягат мерките за контрол, необходими с оглед на сигурността, корабът остава в пристанището до завършване на проверката.

3. При получаване на предварително уведомление, изпратено от кораб, който отговаря на условията за периодична разширена проверка, компетентният орган уведомява кораба, в случай че разширена проверка няма да бъде извършена.

4. Обхватът на разширената проверка, включително рисковите области, които да бъдат проверени, е установен в приложение VII. Комисията приема, в съответствие с процедурата, посочена в член 31, параграф 2, мерките за изпълнение на приложение VII.

Член 15**Насоки и процедури за безопасност и сигурност**

1. Държавите-членки следят за това техните инспектори да следват процедурите и насоките, уточнени в приложение VI.

2. По отношение на проверките за сигурност държавите-членки прилагат съответните процедури, предвидени в приложение VI от настоящата директива към всички кораби, посочени в член 3, параграфи 1, 2 и 3 от Регламент (ЕО) № 725/2004 на Европейския парламент и на Съвета⁽¹⁾, които акостира в техни пристанища или места за заставане на котва, стига да не плават под знамето на държавата на пристанището, извършваща проверката.

3. Разпоредбите на член 14 от настоящата директива относно разширените проверки се прилагат спрямо ро-ро фериботи и

бързоходни пътнически плавателни съдове съгласно член 2, букви а) и б) от Директива 1999/35/ЕО.

Когато корабът е бил прегледан в съответствие с членове 6 и 8 от Директива 1999/35/ЕО от приемаща държава, която не е държавата на знамето на кораба, този специфичен преглед в зависимост от случая се регистрира в базата данни за проверките като задълбочена или разширена проверка и се взема предвид за целите на членове 10, 11 и 12 от настоящата директива, така също и за изчисление на степента, в която всяка държава-членка е изпълнила задължението си за проверка, доколкото са обхванати всички елементи от приложение VII към настоящата директива.

Без да се засяга спирането от експлоатация на ро-ро ферибот или бързоходен пътнически плавателен съд, наложено съгласно член 10 от Директива 1999/35/ЕО, разпоредбите на настоящата директива, отнасящи се до отстраняването на неизправности, задържане, отказ на достъп, както и до последващите мерки след проверките, задържането и отказът на достъп се прилагат по целесъобразност.

4. При необходимост Комисията може да приеме, в съответствие с процедурата, посочена в член 31, параграф 2, правилата за хармонизираното изпълнение на параграфи 1 и 2 от настоящия член.

Член 16**Мерки за отказ на достъп за някои кораби**

1. Държавата-членка гарантира, че всеки кораб, който

— плава под знамето на държава, която по брой задържания попада в черния списък, приет съгласно Парижкия МР, въз основа на регистрираната информация в базата данни за проверките, и публикуван ежегодно от Комисията, и който е бил задържан или който е бил спиран от експлоатация по силата на Директива 1999/35/ЕО повече от два пъти в течение на последните 36 месеца в пристанище или място за заставане на котва на държава-членка или държава страна по Парижкия МР; или

— плава под знамето на държава, която по брой задържания попада в сивия списък, приет съгласно Парижкия МР, въз основа на регистрираната информация в базата данни за проверките, и публикуван ежегодно от Комисията, и който е бил задържан или който е бил спиран от експлоатация по силата на Директива 1999/35/ЕО повече от два пъти в течение на последните 24 месеца в пристанище на държава-членка или държава страна по Парижкия МР,

получава отказ на достъп до нейните пристанища и места за заставане на котва, освен в случаите, описани в член 21, параграф 6.

⁽¹⁾ ОВ L 129, 29.4.2004 г., стр. 6.

Отказът на достъп става приложим веднага щом корабът напусне пристанището или мястото за заставане на котва, където е бил подложен на трето задържане и където е издадена заповедта за отказ на достъп.

2. Заповедта за отказ на достъп се отменя само след изтичане на тримесечен срок, считано от датата на издаване на заповедта и ако са изпълнени условията на параграфи 3—9 от приложение VIII.

Ако корабът получи повторен отказ на достъп, срокът се увеличава на 12 месеца.

3. Всяко последващо задържане в пристанище или място за заставане на котва в рамките на Общността води до отказ на достъп по отношение на кораба във всяко пристанище и място за заставане на котва в рамките на Общността. Този трети отказ на достъп може да бъде отменен след изтичане на срок от 24 месеца от датата на издаване на заповедта, и единствено ако:

- корабът плава под знамето на държава, която по брой задържания не попада нито в черния, нито в сивия списък съгласно параграф 1,
- задължителните свидетелства и свидетелствата за клас на кораба са издадени от организация или организации, които са признати съгласно Регламент (ЕО) № 391/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно общи правила и стандарти за организациите за проверка и преглед на кораби (преработен) ⁽¹⁾,
- корабът е управляван от дружество с високи показатели, съгласно приложение I, част I.1, и
- са спазени условията, посочени в параграфи 3—9 от приложение VIII.

На всеки кораб, който не отговаря на критериите, посочени в настоящия параграф, след изтичане на период от 24 месеца от издаване на заповедта, му се отказва за постоянно достъп до всяко пристанище и място за заставане на котва в рамките на Общността.

4. Всяко последващо задържане в пристанище или място за заставане на котва в рамките на Общността след трети отказ на достъп води до отказ за постоянно на достъп на този кораб до всяко пристанище или място за заставане на котва в рамките на Общността.

5. За целите на настоящия член държавите-членки спазват процедурите, посочени в приложение VIII.

⁽¹⁾ Вж. стр. 11 от настоящия брой на Официален вестник.

Член 17

Доклад до капитана за извършена проверка

При завършването на проверка, задълбочена проверка или разширена проверка инспекторът изготвя доклад в съответствие с приложение IX. Копие от доклада от проверката се връчва на капитана на кораба.

Член 18

Жалби

Всички жалби подлежат на бърза първоначална оценка от компетентния орган. Тази оценка дава възможност да се определи дали една жалба е основателна.

Ако това е така компетентният орган предприема необходимите действия по жалбата, по-специално като гарантира, че всяко лице, пряко засегнато от тази жалба, да може да изрази позицията си.

Когато компетентният орган счита, че жалбата е явно неоснователна, той информира жалбоподателя за решението си и мотивите за това.

Самоличността на жалбоподателя не се разкрива пред капитана или корабособственика на съответния кораб. Инспекторът гарантира поверителността при разпитването на членовете на екипажа.

Държавите-членки информират администрацията на държавата на знамето, с копие до Международната организация на труда (МОТ), ако е уместно, за жалбите, които не са явно неоснователни, и за предприетите последващи действия.

Член 19

Отстраняване на неизправностите и задържане

1. Компетентният орган се уверява, че всяка потвърдена или открита при проверката неизправност е била или ще бъде отстранена в съответствие с конвенциите.

2. Когато неизправностите представляват явна заплаха за безопасността, здравето или околната среда, компетентният орган на държавата на пристанището, в което е проверен корабът, прави необходимото корабът да бъде задържан или да бъде преустановена операцията, по време на която са били открити неизправностите. Заповедта за задържане или спирането на операция се отменя едва тогава, когато изчезне всякаква опасност или когато органът констатира, че, в зависимост от необходимите условия, корабът може да напусне пристанището или операцията може да бъде подновена, без да има риск за безопасността и здравето на пътниците или на екипажа и за другите кораби, или без да представлява неразумна заплаха за морската среда.

3. За да определи дали един кораб следва да бъде задържан или не, при извършване на професионалната си преценка инспекторът прилага критериите, посочени в приложение X.

4. Ако от проверката става ясно, че корабът не е оборудван с устройство за записване на данните от пътуването, когато използването на такова устройство е задължително в съответствие с Директива 2002/59/ЕО, компетентният орган прави необходимото корабът да бъде задържан.

Ако тази неизправност не може да бъде отстранена лесно в пристанището на задържането, компетентният орган може или да разреши на кораба да се придвижи до най-близкия до пристанището на задържането ремонтен док, който е на разположение, и където корабът може да се поправи веднага, или да изиска неизправностите да бъдат отстранени за максимален срок от 30 дни в съответствие с насоките, разработени от Парижкия МР. За тази цел се прилагат процедурите, посочени в член 21.

5. При изключителни обстоятелства, когато общото състояние на даден кораб явно е под стандартите, компетентният орган може да отложи проверката на въпросния кораб, докато отговорните страни не вземат необходимите мерки, за да може корабът да отговаря на съответните изисквания на конвенциите.

6. В случай на задържане компетентният орган незабавно уведомява, в писмена форма и с приложен доклад от извършената проверка, администрацията на държавата на знамето или, когато това е невъзможно, консула или, в негово отсъствие, най-близкия дипломатически представител на тази държава, за всички обстоятелства, при които дадена намеса е била счетена за необходима. Освен това според случая се уведомяват и определените контролори или признати организации, на които е възложено издаването на свидетелства за клас или задължителни свидетелства съгласно конвенциите.

7. Настоящата директива не засяга допълнителните изисквания на конвенциите, отнасящи се до процедурите по уведомяване и докладване, свързани с държавния пристанищен контрол.

8. При осъществяването на държавен пристанищен контрол съгласно настоящата директива се полагат всички възможни усилия, за да се избегне неправомерното задържане или забавяне на даден кораб. Ако даден кораб е задържан или забавен неправомерно, корабособственикът или операторът е в правото си да поиска обезщетение за всички понесени вреди и загуби. В случаите когато бъде подадена жалба срещу неправомерно задържане или забавяне, тежестта на доказването им се носи от корабособственика или от оператора на кораба.

9. За да се намали натовареността на пристанището, компетентният орган може да позволи на задържан кораб да бъде преместен в друга част на пристанището, ако това е безопасно. Въпреки това опасността от натоварване на пристанището не се взема под внимание, когато се взема решение за задържане или за отмяна на задържане.

Пристанищните власти или органи си сътрудничат с компетентния орган с оглед да се улесни приемането на задържаните кораби.

10. В случай на издаване на заповед за задържане, пристанищните власти или органи се уведомяват за това при първа възможност.

Член 20

Право на обжалване

1. Корабособственикът или операторът на кораб или неговият представител в държавата-членка имат право да обжалват заповед за задържане или за отказ на достъп, издадена от компетентния орган. Обжалването не спира изпълнението на заповедта за задържане или за отказ на достъп.

2. За тази цел държавите-членки въвеждат и запазват в сила подходящи процедури съобразно своето национално законодателство.

3. Компетентният орган надлежно уведомява капитана на кораба, посочен в параграф 1, за правото му на обжалване и предвидения за това ред.

4. Когато в резултат на обжалване или искане, направено от корабособственика или оператора на кораб или негов представител, се отмени или измени заповедта за задържане или за отказ на достъп:

- а) държавите-членки осигуряват незабавното съответно изменение на базата данни за проверките;
- б) държавата-членка, в която е издадена заповедта за задържане или за отказ на достъп, следи за това публикуваната в съответствие с член 26 информация да бъде поправена в срок от 24 часа от решението.

Член 21

Последващи действия при проверки и задържания

1. Когато неизправностите, посочени в член 19, параграф 2, не могат да бъдат отстранени в пристанището, където се провежда проверката, компетентният орган на тази държава-членка може да разреши на съответния кораб да се придвижи без ненужно забавяне до най-близката до пристанището на задържането и подходяща за целта кораборемонтна работилница, според избора на капитана и съответните органи, където могат да се предприемат последващи действия, стига да се спазват условията, определени от компетентния орган на държавата на знамето и възприети от тази държава-членка. Тези условия гарантират, че корабът е способен да се придвижи, без да представлява опасност за безопасността и здравето на пътниците или екипажа, за сигурността на други кораби или неразумна заплаха за морската среда.

2. Когато решението за изпращане на кораб в кораборемонтна работилница се дължи на неспазване на Резолюция А.744(18) на ММО по отношение на корабната документация или във връзка със структурни недостатъци и неизправности на кораба, компетентният орган може да поиска необходимите измервания на дебелината да се направят в пристанището на задържането, преди да бъде разрешено на кораба да отплава.

3. При обстоятелствата, посочени в параграф 1, компетентният орган на държавата-членка на пристанището, където е осъществена проверката, уведомява компетентния орган на държавата, където се намира ремонтният док, страните, посочени в член 19, параграф 6, и всеки друг орган по целесъобразност, за всички условия на пътуването.

Компетентният орган на държава-членка, получател на това уведомление, информира органа, който го е уведомил, за взетите мерки.

4. Държавите-членки предприемат мерки, за да гарантират отказване на достъп до всички пристанища или места за заставане на котва в Общността на корабите, посочени в параграф 1, които се отправят към открито море:

- а) без да изпълнят условията, определени от компетентния орган на всяка държава-членка в пристанището на проверката; или
- б) които отказват да се съобразят с приложимите изисквания на конвенциите, като не акостира в посочената кораборемонтна работилница.

Този отказ важи, докато корабособственикът или операторът не представят доказателство, удовлетворяващо компетентния орган на държавата-членка, в която са констатирани неизправностите по кораба, че корабът спазва напълно всички приложими изисквания на конвенциите.

5. При обстоятелствата, посочени в параграф 4, буква а), компетентният орган на държавата-членка, в която са били констатирани неизправностите по кораба, сигнализира незабавно компетентните органи на всички останали държави-членки.

При обстоятелствата, посочени в параграф 4, буква б), компетентният орган на държавата-членка, в която се намира кораборемонтната работилница, сигнализира незабавно компетентните органи на всички останали държави-членки.

Преди да откаже влизане, държавата-членка може да поиска консултации с администрацията на знамето на съответния кораб.

6. Чрез дерогация от разпоредбите на параграф 4 достъпът до определено пристанище или място за заставане на котва може да бъде разрешен от съответния орган на държавата на пристанището в случай на форсмажорни обстоятелства или поради първостепенни съображения за безопасност, или за да се намали или сведе до минимум рискът от замърсяване, или за

да се отстранят неизправностите, при условие че са били взети подходящи мерки, удовлетворяващи компетентния орган на тази държава-членка, от страна на корабособственика, оператора или капитана на въпросния кораб, за да се гарантира, че корабът може да влезе в пристанището при пълна безопасност.

Член 22

Професионална характеристика на инспекторите

1. Проверките се осъществяват само от инспектори, които отговарят на критериите за квалификация, посочени в приложение XI, и които са получили разрешение от компетентния орган да извършват държавен пристанищен контрол.

2. Когато компетентният орган на държавата на пристанището не е в състояние да осигури необходимите професионални познания, инспекторът от този компетентен орган може да бъде подпомогнат от всяко лице, притежаващо необходимите познания.

3. Компетентният орган, инспекторите, осъществяващи държавен пристанищен контрол, и лицата, които ги подпомагат, не трябва да имат никакъв търговски интерес нито към пристанището, в което се извършва проверката, нито към проверяваните кораби. Инспекторите не трябва също така да бъдат наемани от неправителствени организации, издаващи задължителни свидетелства и свидетелства за клас или осъществяващи необходимите прегледи при издаването на тези свидетелства на корабите, нито да работят за сметка на такива организации.

4. Всеки инспектор притежава личен документ във формата на идентификационна карта, издадена от компетентния орган, за който работи, в съответствие с Директива 96/40/ЕО на Комисията от 25 юни 1996 г. за установяване на общ модел за идентификационна карта за инспектори, провеждащи държавен пристанищен контрол ⁽¹⁾.

5. Държавите-членки гарантират проверката на професионалната компетентност на инспекторите и това, че те отговарят на минималните критерии съгласно приложение XI, преди да им разрешат да извършват проверки, и на съответни интервали след това, предвид схемата за обучение, посочена в параграф 7.

6. Държавите-членки гарантират, че инспекторите получават подходящо обучение във връзка с внесените изменения в системата за държавния пристанищен контрол, прилагана в Общността съгласно настоящата директива и измененията на конвенциите.

7. Комисията разработва и насърчава, в сътрудничество с държавите-членки, хармонизирана схема на Общността за обучение и оценяване от държавите-членки на професионалните умения на инспекторите, осъществяващи държавен пристанищен контрол.

⁽¹⁾ ОВ L 196, 7.8.1996 г., стр. 8.

Член 23

Доклади на пилотите и на пристанищните власти

1. Държавите-членки предприемат необходимите мерки, за да гарантират, че техните пилоти, ангажирани с привързването или отвързването на корабите от котва, или ангажирани на кораби, преминаващи транзитно или движещи се към пристанище, намиращо се в държава-членка, информират незабавно компетентните органи на държавата на пристанището или крайбрежната държава, според случая, за явни нередности, които са установили в хода на изпълнението на обичайните си задължения, които могат да се отразят неблагоприятно на безопасното плаване на кораба или да представляват заплаха за морската среда.

2. Когато пристанищните власти или органи, при изпълнението на обичайните си задължения, научат, че на даден кораб, намиращ се в тяхното пристанище, има явни нередности, които могат да се отразят неблагоприятно на безопасността на кораба или да представляват неразумна заплаха за морската среда, те информират незабавно за това компетентния орган на държавата на засегнатото пристанище.

3. Държавите-членки изискват от пилотите и пристанищните власти или органи да докладват най-малко следната информация по електронен път, когато това е възможно:

— данни за кораба (име, ММО идентификационен номер, позивни и знаме),

— данни за плаването (последно пристанище на спиране и крайно пристанище),

— описание на констатирани явни нередности на борда на кораба.

4. Държавите-членки следят за предприемането на подходящи последващи действия относно явни нередности, за които пилотите и пристанищните власти или органи са уведомили, и регистрират данните за предприетите действия.

5. Комисията може да приеме, в съответствие с процедурата по регулиране, посочена в член 31, параграф 2, мерки за изпълнение на настоящия член, включително хармонизиран електронен формат и процедури за докладване на явни нередности от страна на пилотите и пристанищните власти или органи, както и на последващите действия, предприети от държавите-членки.

Член 24

База данни за проверките

1. Комисията разработва, поддържа и обновява базата данни за проверките, като се опира на експертните познания и опит съгласно Парижкия МР.

Базата данни за проверките съдържа цялата необходима информация за въвеждането на системата за проверки,

създадена съгласно настоящата директива, и включва функционалните характеристики, изложени в приложение XII.

2. Държавите-членки предприемат подходящи мерки, за да гарантират, че информацията за действителния час на пристигане и на отплаване на всеки кораб, който акостира в тяхно пристанище или място за заставане на котва, заедно с идентификационна информация за въпросното пристанище, се предават в подходящ срок в базата данни за проверките чрез общностната система за обмен на морска информация „SafeSeaNet“, посочена в член 3, буква т) от Директива 2002/59/ЕО. След като са предали тази информация в базата данни за проверките чрез SafeSeaNet, държавите-членки са освободени от предоставянето на данни в съответствие с параграф 1.2 и параграф 2, букви а) и б) от приложение XIV към настоящата директива.

3. Държавите-членки гарантират, че информацията, свързана с извършените проверки съгласно настоящата директива, се прехвърля в базата данни за проверките веднага щом са завършени докладите от извършените проверки или при отмяна на задържането.

Държавите-членки гарантират, че информацията, прехвърлена в базата данни за проверките, се потвърждава за целите на публикуване в рамките на 72 часа.

4. Въз основа на предоставените от държавите-членки данни за проверките Комисията е в състояние да извлича от базата данни всяка необходима информация, отнасяща се до прилагането на настоящата директива, по-специално информация за рисковия профил на корабите, за корабите, подлежащи на проверка, както и данни относно движението им, и във връзка със задължението на всяка държава-членка за извършване на проверки.

Държавите-членки имат достъп до цялата информация, регистрирана в базата данни за проверките, която е от значение за прилагането на процедурите за извършване на проверки на настоящата директива.

Държавите-членки и трети страни, подписали Парижкия МР, получават достъп до всички данни, регистрирани от тях в базата данни, и до информацията относно корабите, плаващи под тяхното знаме.

Член 25

Обмен на информация и сътрудничество

Всяка държава-членка гарантира, че пристанищните ѝ власти или органи, или други съответни власти или органи, предоставят на компетентния орган за държавен пристанищен контрол следните видове информация, с която разполагат:

— информация, съобщена в съответствие с член 9 и приложение III,

- информация относно кораби, които не са спазили изискванията за уведомяване в съответствие с настоящата директива и с Директива 2000/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 27 ноември 2000 г. относно пристанищните приемни съоръжения за отпадъците от експлоатацията на корабите и на остатъците от товари ⁽¹⁾ и Директива 2002/59/ЕС, както и, ако е уместно, в съответствие с Регламент (ЕО) № 725/2004,
- информация относно кораби, които са се отправили към открито море, без да са спазили членове 7 или 10 от Директива 2000/59/ЕО,
- информация относно кораби, на които е отказано влизане или са отстранени от пристанище от съображения за сигурност,
- информация за явни нередности в съответствие с член 23.

Член 26

Публикуване на информацията

Комисията предоставя и поддържа на публично достъпен уебсайт информацията, свързана с проверки, задържания и откази за достъп в съответствие с приложение XIII, като се опира на експертните познания и опит съгласно Парижкия МР.

Член 27

Публикуване на списък на дружества с ниски или много ниски показатели

Комисията определя и публикува периодично на публично достъпен уебсайт информация за дружествата, чиито показатели, с оглед определяне на рисковия профил на корабите, посочен в приложение I, част I, са били оценени като ниски или много ниски в течение на три или повече месеца.

Комисията приема, в съответствие с процедурата по регулиране, посочена в член 31, параграф 2, правилата за изпълнение на настоящия член, като по-специално уточнява начините на публикуване.

Член 28

Възстановяване на разходите

1. В случай че посочените в членове 13 и 14 проверки потвърдят или разкрият неизправности по отношение изискванията на дадена конвенция, които дават основание за задържането на даден кораб, всички разходи, свързани с проверките в течение на нормален счетоводен период, се покриват от корабособственика или от оператора на кораба, или от неговия представител в държавата на пристанището.
2. Всички разходи, свързани с проверките, извършени от компетентния орган на държава-членка съгласно разпоредбите на член 16 и член 21, параграф 4, са за сметка на корабособственика или на оператора на кораба.

3. В случай на задържане на кораб всички разходи, свързани със задържането в пристанището, са за сметка на корабособственика или на оператора на кораба.

4. Задържането се отменя едва след пълното плащането или предоставянето на достатъчна гаранция за възстановяването на разходите.

Член 29

Данни за мониторинг на изпълнението

Държавите-членки предоставят на Комисията информацията, посочена в приложение XIV, спазвайки честотата, установена в същото приложение.

Член 30

Мониторинг на спазването и изпълнението от страна на държавите-членки

За да се гарантира ефективното изпълнение на настоящата директива и да се осъществява мониторинг на цялостното функциониране на режима на Общността за държавен пристанищен контрол в съответствие с член 2, буква б), подточка i) от Регламент (ЕО) № 1406/2002, Комисията събира необходимата информация и осъществява посещения в държавите-членки.

Член 31

Процедура на комитет

1. Комисията се подпомага от Комитета по морската безопасност и предотвратяването на замърсяването от кораби (КМБПЗК), създаден по силата на член 3 от Регламент (ЕО) № 2099/2002 на Европейския парламент и на Съвета ⁽²⁾.

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

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

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

Член 32

Процедура за изменение

Комисията:

- а) адаптира приложенията, с изключение на приложение I, с оглед отчитане на изменения в законодателството на Общността относно морската безопасност и сигурност, които са влезли в сила, и на конвенциите, международните кодекси и резолюциите на съответните международни организации и новите положения в Парижкия МР;

⁽¹⁾ ОВ L 332, 28.12.2000 г., стр. 81.

⁽²⁾ ОВ L 324, 29.11.2002 г., стр. 1.

б) изменя определенията, позоваващи се на конвенции, международни кодекси и резолюции и законодателството на Общността, които са от значение за целите на настоящата директива.

Мерките, предназначени да изменят несъществени елементи на настоящата директива, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 31, параграф 3.

Измененията на международните инструменти, посочени в член 2, може да бъдат изключени от обхвата на настоящата директива в съответствие с член 5 от Регламент (ЕО) № 2099/2002.

Член 33

Правила за изпълнение

При определяне на правилата за изпълнение, посочени в член 8, параграф 4, член 10, параграф 3, член 14, параграф 4, член 15, параграф 4, член 23, параграф 5 и член 27, в съответствие с процедурите, посочени в член 31, параграфи 2 и 3, Комисията следи специално тези правила да отчитат експертните познания и опит, придобити във връзка със системата за проверки в Общността и в региона на Парижкия МР.

Член 34

Санкции

Държавите-членки установяват система от санкции, които се прилагат в случай на нарушаване на националните разпоредби, приети по силата на настоящата директива, и вземат всички необходими мерки за да гарантират, че тези санкции се прилагат. Предвидените санкции са ефективни, пропорционални и възпиращи.

Член 35

Преразглеждане

Комисията преразглежда изпълнението на настоящата директива не по-късно от 30 юни 2012 г. При преразглеждането, *inter alia*, се проучват изпълнението на установеното в член 5 общо задължение на Общността за извършване на проверки, броят на инспекторите, осъществяващи държавен пристанищен контрол във всяка държава-членка, броят на извършените проверки, както и изпълнението на задължението за годишни проверки от страна на всяка държавна-членка и за изпълнението на членове 6, 7 и 8.

Комисията съобщава констатациите от преразглеждането съответно на Европейския парламент и на Съвета, и въз основа на това преразглеждане определя дали е необходимо да се предложи директива за изменение или допълнително законодателство в тази област.

Член 36

Изпълнение и нотифициране

1. Държавите-членки приемат и публикуват законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими,

за да се съобразят с настоящата директива, в срок до 31 декември 2010 г.

Те прилагат тези разпоредби, считано от 1 януари 2011 г.

2. Когато държавите-членки приемат тези мерки, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Те включват също декларация, че позоваванията на съществуващи закони, подзаконови и административни разпоредби на директивата, отменена с настоящата директива, се тълкуват като позовавания на настоящата директива. Условието и редът на позоваване и начинът, по който се формулира декларацията, се определят от държавите-членки.

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

4. Освен това Комисията редовно уведомява Европейския парламент и Съвета за напредъка по изпълнението на настоящата директива в държавите-членки, по-специално с оглед еднаквото прилагане на общностната система за проверки.

Член 37

Отмяна

Директива 95/21/ЕО, изменена с директивите, изброени в приложение XV, част А, се отменя, считано от 1 януари 2011 г., без да се засягат задълженията на държавите-членки, свързани със сроковете за транспониране в националното законодателство на директивите, посочени в приложение XV, част Б.

Позоваванията на отменената директива се считат за позовавания на настоящата директива и се четат съгласно таблицата на съответствието, установена в приложение XVI към настоящата директива.

Член 38

Влизане в сила

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

Член 39

Адресати

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.

Съставено в Страсбург на 23 април 2009 година.

За Европейския парламент

Председател

H.-G. PÖTTERING

За Съвета

Председател

P. NEČAS

ПРИЛОЖЕНИЕ I

ЕЛЕМЕНТИ НА ОБЩНОСТНАТА СИСТЕМА ЗА ДЪРЖАВНИ ПРИСТАНИЩНИ ПРОВЕРКИ
(посочени в член 5)

Общностната система за държавни пристанищни проверки включва следните елементи:

I. Рисков профил на корабите

Рисковият профил на даден кораб се определя чрез съчетание от следните общи параметри и параметри, свързани с историята на кораба:

1. Общи параметри**а) Вид кораб**

За пътнически кораби, нефтени танкери, химикаловози, газовози и кораби за насипни товари, се смята, че представляват повишен риск.

б) Възраст на кораба

За корабите на повече от дванадесет години се смята, че представляват повишен риск.

в) Показатели на държавата на знамето

i) Счита се, че корабите, плаващи под знамето на държава с голям брой задържания в рамките на Общността и в региона на Парижкия МР, представляват повишен риск.

ii) Счита се, че корабите, плаващи под знамето на държава с малък брой задържания в рамките на Общността и в региона на Парижкия МР, представляват понижен риск.

iii) Счита се, че корабите, плаващи под знамето на държава, която е била подложена на одит, и за която според случая е предаден план за коригиращи действия съгласно рамката и процедурите на доброволната система за одит на държавите-членки на ММО, представляват понижен риск. Веднага след като са приети мерките по член 10, параграф 3, държавата на знамето на такъв кораб демонстрира, че спазва изискванията на Кодекса за прилагане на задължителните актове на ММО.

г) Признати организации

i) Счита се, че корабите, на които са издадени свидетелства от признати организации с ниски или много ниски показатели за брой задържания в рамките на Общността и в региона на Парижкия МР, представляват повишен риск.

ii) Счита се, че корабите, на които са издадени свидетелства от признати организации с високи показатели за брой задържания в рамките на Общността и в региона на Парижкия МР, представляват понижен риск.

iii) Счита се, че корабите, на които са издадени свидетелства от организации, признати съгласно условията на Регламент (ЕО) № 391/2009, представляват понижен риск.

д) Показатели на дружеството

i) Счита се, че корабите на дружество с ниски или много ниски показатели, обусловени от броя неизправности и задържания на неговите кораби в рамките на Общността и в региона на Парижкия МР, представляват повишен риск.

ii) Счита се, че корабите на дружество с високи показатели, обусловени от броя неизправности и задържания на неговите кораби в рамките на Общността и в региона на Парижкия МР, представляват понижен риск.

2. Параметри, свързани с историята на кораба

- i) Счита се, че корабите, които са били задържани повече от един път, представляват повишен риск.
- ii) Счита се, че корабите, които по време на проверка(и), извършена(и) през периода, посочен в приложение II, са имали по-малко на брой неизправности от посоченото в приложение II, представляват понижен риск.
- iii) Счита се, че корабите, които не са били задържани през периода, посочен в приложение II, представляват понижен риск.

Параметрите на риск се съчетават, като се използва скала за оценка, която отразява относителното влияние на всеки параметър върху цялостния риск на кораба, с цел да се определят следните рискови профили на кораба:

- повишен риск,
- стандартен риск,
- понижен риск.

При определянето на тези рискови профили се отдава по-голямо значение на параметрите, които се отнасят до вида кораб, показателите на държавата на знамето и показателите на признатите организации и на дружествата.

II. Проверки на корабите

1. Периодични проверки

Периодичните проверки се провеждат на предварително определени интервали от време. Тяхната честота се определя от рисковия профил на корабите. Интервалът между периодичните проверки на корабите с повишен риск не надвишава шест месеца. Интервалът между периодичните проверки на кораби с други рискови профили се увеличава с намаляването на риска.

Държавите-членки извършват периодична проверка на:

- Всеки кораб с високорисков профил, който не е бил проверяван в пристанище или място за заставане на котва в Общността или в региона на Парижкия МР, през последните шест месеца. Корабите с повишен риск започват да отговарят на условията за проверка от петия месец.
- Всеки кораб със стандартен рисков профил, който не е бил проверяван в пристанище или място за заставане на котва в Общността или в региона на Парижкия МР, през последните 12 месеца. Корабите със стандартен риск започват да отговарят на условията за проверка от 10-ия месец.
- Всеки кораб с нискорисков профил, който не е бил проверяван в пристанище или място за заставане на котва на Общността или в региона на Парижкия МР, през последните 36 месеца. Корабите с понижен риск започват да отговарят на условията за проверка от 24-ия месец.

2. Допълнителни проверки

Корабите, за които се прилагат изброените по-долу първостепенни или непредвидени фактори, се подлагат на проверка, независимо от времето, изтекло след последната им периодична проверка. Необходимостта обаче от предприемане на допълнителна проверка въз основа на непредвидени фактори, се оставя на професионалната преценка на инспектора.

2А. Първостепенни фактори

Корабите, за които се прилагат изброените по-долу първостепенни фактори, се подлагат на проверка, независимо от времето, изтекло след последната им периодична проверка:

- Корабите, които са били спрени или извадени от техния клас поради съображения за безопасност след последната извършена проверка в Общността или в региона на Парижкия МР.
- Корабите, които са били предмет на доклад или уведомление от страна на друга държава-членка.
- Корабите, които не могат да бъдат открити в базата данни за проверките.

— Корабите, които:

- са участвали в сблъскване, засядане на плитчина или засядане на брега по пътя към пристанището;
- са обвинени в предполагаемо нарушение на разпоредбите за изхвърляне на вредни вещества или отпадни води, или
- са извършвали хаотични или небезопасни маневри, без да спазват мерките за организация на трафика, приети от ММО, или практиките и процедурите за безопасно корабоплаване.

2Б. Непредвидени фактори

Корабите, за които се прилагат следните непредвидени фактори, могат да се подлагат на проверка независимо от времето, изтекло след последната им периодична проверка. Решението за извършване на допълнителна проверка се оставя на професионалната преценка на компетентния орган.

- Корабите, които не са спазили съответната приложима версия на Препоръката на ММО за корабоплаване при влизане в Балтийско море.
- Корабите, притежаващи свидетелства, издадени от призната преди това организация, чието признаване е било оттеглено след последната проверка в Общността или в региона на Парижкия МР.
- Корабите, за които е било съобщено от пилотите или от пристанищните власти или органи, че имат явни нередности, които могат да се отразят неблагоприятно на безопасното плаване на корабите или да представляват заплаха за околната среда, съгласно член 23 от настоящата директива.
- Корабите, които не отговарят на изискванията, свързани със съответните уведомления, посочени в член 9 от настоящата директива, в Директива 2000/59/ЕО и Директива 2002/59/ЕО и, ако е уместно, в Регламент (ЕО) № 725/2004.
- Корабите, които са били предмет на доклад или жалба от капитана, член на екипажа или всяко лице или организация, имащи законен интерес от безопасната експлоатация на кораба, условията на живот и работа на борда или предпазването от замърсяване, освен ако засегнатата държава-членка не определи доклада или жалбата като явно неоснователни.
- Корабите, които вече са били задържани преди повече от три месеца.
- Корабите, за които е било съобщено, че притежават все още неотстранени неизправности, с изключение на корабите, чиито неизправности е трябвало да бъдат отстранени до 14 дни след потеглянето, или за неизправности, които е трябвало да бъдат отстранени преди потеглянето.
- Корабите, за които е било съобщено за наличие на проблеми по отношение на техния товар, по-специално вредни и опасни товари.
- Корабите, които са били в експлоатация по начин, създаващ опасност за лицата, имуществото или околната среда.
- Корабите, за които се знае от сигурен източник, че техните параметри на риск се различават от записаните и чието ниво на риск следователно е повишено.

3. Схема за подбор

3А. Корабите с приоритет I се проверяват по следния начин:

а) Разширена проверка се извършва на:

- всеки кораб с високорисков профил, който не е преминал проверка през последните шест месеца,
- всеки пътнически кораб, нефтен танкер, газовоз, химикаловоз или кораб за насипни товари, на повече от 12 години, със стандартен рисков профил, който не е преминал проверка през последните 12 месеца.

б) Първоначална проверка или, по целесъобразност, по-задълбочена проверка се извършва на:

- всеки кораб, различен от пътнически кораб, нефтен танкер, газовоз, химикаловоз или кораб за насипни товари, на повече от 12 години, със стандартен рисков профил, който не е преминал проверка през последните 12 месеца.

в) В случай на първостепенен фактор:

- по-задълбочена или разширена проверка, в зависимост от професионалната преценка на инспектора, се извършва на всеки кораб с високорисков профил и на всеки пътнически кораб, нефтен танкер, газовоз, химикаловоз или кораб за насипни товари, на повече от 12 години,
- по-задълбочена проверка се извършва на всеки кораб, различен от пътнически кораб, нефтен танкер, газовоз, химикаловоз или кораб за насипни товари, на повече от 12 години.

3Б. Когато компетентният орган реши да провери кораб с приоритет II, се прилага следното:

а) Разширена проверка се извършва на:

- всеки кораб с високорисков профил, който не е преминал проверка през последните пет месеца,
- всеки пътнически кораб, нефтен танкер, газовоз, химикаловоз или кораб за насипни товари, на повече от 12 години, със стандартен рисков профил, който не е преминал проверка през последните 10 месеца, или
- всеки пътнически кораб, нефтен танкер, газовоз, химикаловоз или кораб за насипни товари, на повече от 12 години, с нискорисков профил, който не е преминал проверка през последните 24 месеца.

б) Първоначална проверка или, по целесъобразност, по-задълбочена проверка се извършва на:

- всеки кораб, различен от пътнически кораб, нефтен танкер, газовоз, химикаловоз или кораб за насипни товари, на повече от 12 години, със стандартен рисков профил, който не е преминал проверка през последните 10 месеца, или
- всеки кораб, различен от пътнически кораб, нефтен танкер, газовоз, химикаловоз или кораб за насипни товари, на повече от 12 години, с нискорисков профил, който не е преминал проверка през последните 24 месеца.

в) В случай на непредвиден фактор:

- по-задълбочена или разширена проверка, в зависимост от професионалната преценка на инспектора, се извършва на всеки кораб с високорисков профил и на всеки пътнически кораб, нефтен танкер, газовоз, химикаловоз или кораб за насипни товари, на повече от 12 години,
 - по-задълбочена проверка се извършва на всеки кораб, различен от пътнически кораб, нефтен танкер, газовоз, химикаловоз или кораб за насипни товари, на повече от 12 години.
-

ПРИЛОЖЕНИЕ II

СТРУКТУРА НА РИСКОВИЯ ПРОФИЛ НА КОРАБ

(посочена в член 10, параграф 2)

				Профил			
				Кораб с високорисков профил (КВРП)		Кораб със стандартен рисков профил (КРСП)	Кораб с нискорисков профил (КНРП)
Общи параметри				Критерии	Оценка в точки	Критерии	Критерии
1	Вид кораб			Химикаловоз Газовоз Нефтен танкер Кораб за насипни товари Пътнически кораб	2	кораб, който не представлява повишен или понижен риск	Всички видове
2	Възраст на кораба			Всички видове >12 г.	1		На всякаква възраст
3а	Знаме	Черен, сив и бял списък		Черен — силно повишен риск, повишен риск, Среден до повишен риск	2		Бял
				Черен — среден риск	1		
3б		ММО — одит		—	—		Да
4а	Призната организация	Показатели	Висок	—	—		Висок
			Среден	—	—		—
			Нисък	Нисък	1		—
			Много нисък	Много нисък			—
4б		Признати от ЕС		—	—		Да
5	Дружество	Показатели	Висок	—	—		Висок
			Среден	—	—		—
			Нисък	Нисък	2		—
			Много нисък	Много нисък		—	
Параметри, свързани с историята на кораба							
6	Брой регистрирани неизправности при всяка проверка през предходните 36 месеца		Неизправности	Неотговарящ на условията	—	≤ 5 (и поне една извършена проверка през предходните 36 месеца)	
7	Брой задържания през предходните 36 месеца		Задържания	≥ 2 задържания	1	Няма задържания	

КВРП са кораби, които отговарят на критериите за общ сбор от 5 или повече точки по скалата за оценка.

КНРП са кораби, които отговарят на всички критерии за нискорискови параметри.

КРСП са кораби, които не са нито КВРП, нито КНРП.

ПРИЛОЖЕНИЕ III

УВЕДОМЯВАНЕ

(посочено в член 9, параграф 1)

Информация, която трябва да бъде предоставена в съответствие с член 9, параграф 1:

Посочената по-долу информация се предоставя на пристанищните власти или органи, или на определените за тази цел власти или органи, поне три дни преди предвиденото време на пристигане в пристанището или на мястото за заставане на котва, или преди коработ да напусне предходното пристанище, ако пътуването се очаква да продължи по-малко от три дни:

- а) идентификационни данни на кораба (име, позивна, ММО идентификационен номер или номер MMSI);
 - б) предвидено времетраене на престоя;
 - в) за танкери:
 - i) конфигурация: еднокорпусни, еднокорпусни със SBT, двукорпусни;
 - ii) състояние на товарните и на баластните танкове: пълни, празни, запълнени с инертен газ;
 - iii) обем и вид на товара;
 - г) предвидени дейности в крайното пристанище или място за заставане на котва (товарене, разтоварване, други);
 - д) предвидени задължителни контролни прегледи и значителни работи по поддръжка и ремонт, които ще бъдат извършени в крайното пристанище;
 - е) дата на последната извършена разширена проверка в региона на Парижкия МР.
-

ПРИЛОЖЕНИЕ IV

СПИСКЪТ НА СВИДЕТЕЛСТВА И ДОКУМЕНТИ

(съгласно член 13, параграф 1)

1. Международно свидетелство за тонаж (1969 г.)
2. — Свидетелство за безопасност на пътнически кораб;
 - Свидетелство за безопасност на конструкцията на товарен кораб;
 - Свидетелство за безопасност на оборудването на товарен кораб;
 - Свидетелство за радиобезопасност на товарен кораб;
 - Свидетелство за освобождаване, включително списък на товарите, когато е уместно;
 - Свидетелство за безопасност на товарен кораб.
3. Международно свидетелство за сигурност на кораб (ISSC).
4. Документ за непрекъснат запис на историята на кораба.
5. Международно свидетелство за годност за превозване на втечнени газове в наливно състояние.
 - Свидетелство за годност за превозване на втечнени газове в наливно състояние.
6. Международно свидетелство за годност за превоз на опасни химикали в наливно състояние.
 - Свидетелство за годност за превоз на опасни химикали в наливно състояние.
7. Международно свидетелство за предотвратяване на замърсяване с нефт.
8. Международно свидетелство за предотвратяване на замърсяване при превозване на вредни течни вещества в наливно състояние.
9. Международно свидетелство за товарните водолинии (1966 г.)
 - Международно свидетелство за освобождаване по товарните водолинии.
10. Регистър на течните горива, части I и II.
11. Регистър на товара.
12. Документ за минималното безопасно комплектоване с екипаж.
13. Свидетелства и всички други документи, издавани в съответствие с разпоредбите на STCW 78/95.
14. Медицински свидетелства (вж. Конвенция на MOT № 73, отнасяща се до медицинските прегледи за морските лица).
15. Таблица с условията за работа на борда на кораба (Конвенция на MOT № 180 и STCW 78/95).
16. Записи с работното време и времето за почивка на моряците (Конвенция на MOT № 180).
17. Информация за устойчивост.
18. Копие от Документа за съответствие и Свидетелството за управление на безопасността, издадени в съответствие с Международния кодекс за управление на безопасната експлоатация на корабите и предотвратяване на замърсяване (SOLAS 74, глава IX).
19. Свидетелства за здравината на корпуса и машинното оборудване на кораба, издадени от съответната призната организация (изискват се само ако корабът поддържа своя клас при призната организация).

20. Документ за съответствие със специалните изисквания за кораби, превозващи опасни товари.
21. Свидетелство за безопасност на високоскоростен плавателен съд и разрешително за експлоатация на високоскоростен плавателен съд.
22. Специален списък или манифест на опасните товари или подробен товарен план.
23. Корабен дневник по отношение на записите за проведени тестове и учебни тревоги и на записите за проверка и поддръжка на спасителните средства и противопожарните уреди и съоръжения.
24. Свидетелство за безопасност на кораб със специално предназначение.
25. Свидетелство за безопасност на плаваща платформа за сондаж в открито море.
26. За нефтени танкери записът от системата за наблюдение и контрол на разтоварване на нефт за последния преход с баласт.
27. Списък на екипажа, противопожарен план, а за пътнически кораби — също така план за борба с аварията.
28. Аварийен план в случай на замърсяване с нефт на борда на кораба.
29. Папки с доклади за извършени прегледи (за кораби за насипни товари и нефтени танкери).
30. Доклади за предишни проверки по реда на държавен пристанищен контрол.
31. За пътнически ро-ро кораби, информация за максималното съотношение А/А.
32. Документ за разрешение за превоз на зърно.
33. Ръководство за укрепване на товара.
34. План за управление на отпадъците и дневник за отпадъци.
35. Система за подпомагане на капитани на пътнически кораби при вземане на решения.
36. План за съдействие при спасителни операции за пътнически кораби, които плават по редовни маршрути.
37. Списък на оперативните ограничения за пътнически кораби.
38. Наръчник на кораба за насипни товари.
39. План за товарене и разтоварване за кораби за насипни товари.
40. Свидетелство за наличието на застраховка или друго финансово обезпечаване на гражданската отговорност за щети от замърсяване с нефт (Международна конвенция за гражданската отговорност за щети при замърсяване с нефт, 1992 г.)
41. Свидетелства, които се изискват съгласно Директива 2009/20/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно застраховката на корабособствениците при морски искове ⁽¹⁾.
42. Свидетелство, което се изисква съгласно Регламент (ЕО) № 392/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно отговорността на пътническите превозвачи по море в случай на произшествие ⁽²⁾.
43. Международно свидетелство за предотвратяване на замърсяване на въздуха.
44. Международно свидетелство за предотвратяване на замърсяване с канални нечистотии.

⁽¹⁾ Вж. стр. 128 от настоящия брой на Официален вестник.

⁽²⁾ Вж. стр. 24 от настоящия брой на Официален вестник.

ПРИЛОЖЕНИЕ V

ПРИМЕРИ ЗА „ЯСНИ ОСНОВАНИЯ“

(съгласно член 13, параграф 3)

А. Примери за ясни основания за задълбочена проверка

1. Кораби, определени в приложение I, част II, точки 2А и 2Б.
2. Регистърът на течните горива не е бил воден правилно.
3. При разглеждането на свидетелствата и на другите документи са били установени неточности.
4. Има данни, че членовете на екипажа не са в състояние да покрият изискванията, свързани с комуникацията на борда съгласно член 18 от Директива 2008/106/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 19 ноември 2008 г. относно минималната степен на обучение на морските лица ⁽¹⁾.
5. Свидетелство е получено чрез измама или лицето, което притежава свидетелство, не е същото, на което първоначално е било издадено това свидетелство.
6. На кораба има капитан, офицер или моряк, който притежава свидетелство, издадено от страна, която не е ратифицирала STCW 78/95.
7. Налице са доказателства за това, че безопасността или указанията на ММО са били нарушени при товарене или други операции, напр. съдържание на кислород, надхвърлящо максималното предписано равнище, в проводите, отвеждащи инертния газ до товарните танкове.
8. Капитанът на нефтен танкер не е представил запис за изхвърлянията, установени в рамките на системата за надзор и проверка за последния преход с баласт.
9. Няма актуализиран списък на екипажа или членовете на екипажа не знаят какви са техните задължения при възникване на пожар или при заповед за напускане на кораба.
10. Издаване на фалшиви сигнали за бедствие, които не са последвани от надлежни процедури за отмяна.
11. Липса на основно оборудване или договорености, каквито се изискват от конвенциите.
12. Изключително нехигиенични условия на борда на кораба.
13. Доказателство от общото впечатление и наблюденията на инспектора за това, че е налице сериозно влошаване или неизправности на корпуса или структурата, които могат да изложат на риск структурната цялост на кораба, както и цялостната му водонепропускливост или устойчивостта му на атмосферни влияния.
14. Информация или доказателство за това, че капитанът или екипажът не са запознати със съществени операции на борда на кораба, свързани с неговата безопасност или с предотвратяване на замърсяването, или че тези операции не са били изпълнени.
15. Няма таблица с правилата за работа на борда на кораба или записи с отработеното време и ползваната почивка от моряците.

Б. Примери за ясни основания за контрол на сигурността на корабите

1. Инспекторът може да обяви наличието на ясни основания за допълнителни мерки за контрол на сигурността по време на първоначалната проверка на държавен пристанищен контрол, както следва:
 - 1.1. Международното свидетелство за сигурност (ISSC) на кораба е невалидно или е с изтекъл срок на валидност.
 - 1.2. Нивото на сигурност на кораба е по-ниско от това на пристанището.
 - 1.3. Не са проведени тренировки, свързани със сигурността на кораба.
 - 1.4. Записите от последните 10 случая на взаимодействие кораб/пристанище или кораб/кораб са непълни.
 - 1.5. Доказателство или наблюдение за това, че основни членове от екипажа на кораба не могат да комуникират помежду си.
 - 1.6. Доказателство, в резултат на наблюдения, за това, че съществуват сериозни неизправности в съоръженията за сигурност.

⁽¹⁾ ОВ L 323, 3.12.2008 г., стр. 33.

- 1.7 Информация от трети страни от рода на доклад или жалба, отнасяща се до информация, свързана със сигурността.
 - 1.8 Корабът има последващо, издадено впоследствие временно международно свидетелство за сигурност на кораба и, според професионалната преценка на инспектора, с искането на такова свидетелство една от целите на кораба или дружеството е да избегне цялостното спазване на SOLAS 74, глава XI-2 и част А от Международния кодекс за сигурност на корабите и пристанищните съоръжения, след изтичане на срока на валидност на първоначалното временно свидетелство. В Международния кодекс за сигурност на корабите и пристанищните съоръжения, част А се уточняват обстоятелствата, при които може да бъде издадено временно свидетелство.
 2. В случай че са налице описаните по-горе ясни основания, инспекторът незабавно информира компетентния орган по сигурността (освен ако инспекторът не е също така надлежно упълномощен служител по сигурността). След това компетентният орган по сигурността решава какви допълнителни мерки за контрол са необходими, като взема предвид нивото на сигурност в съответствие с правило № 9 от SOLAS 74, глава XI.
 3. Ясните основания, различни от горепосочените, са от компетенцията на надлежно упълномощения служител по сигурността.
-

ПРИЛОЖЕНИЕ VI

ПРОЦЕДУРИ ЗА КОНТРОЛ НА КОРАБИТЕ

(посочени в член 15, параграф 1)

Приложение 1 „Процедури при държавен пристанищен контрол“ към Парижкия МР и следните инструкции, издадени в съответствие с Парижкия МР, в тяхната осъвременена версия:

- Инструкция 33/2000/02: Оперативен контрол на фериботи и пътнически кораби,
- Инструкция 35/2002/02: Насоки за служителите, извършващи държавен пристанищен контрол, относно електронните навигационни карти,
- Инструкция 36/2003/08: Напътствия за проверка на условията на работа и живот,
- Инструкция 37/2004/02: Насоки за съответствие с Конвенция STCW 78/95 в изменения ѝ вид,
- Инструкция 37/2004/05: Насоки за проверка на работното време/времето за почивка,
- Инструкция 37/2004/10: Насоки за служителите, извършващи държавен пристанищен контрол, по въпросите на сигурността,
- Инструкция 38/2005/02: Насоки за служителите, извършващи държавен пристанищен контрол и проверка на устройството за записване на данните от пътуването(VDR),
- Инструкция 38/2005/05: Насоки за MARPOL 73/78 приложение I,
- Инструкция 38/2005/07: Насоки за контрола на схемата за оценяване на състоянието на еднокорпусни нефтени танкери,
- Инструкция 39/2006/01: Насоки за служителя, извършващ държавен пристанищен контрол във връзка с Кодекс - ISM,
- Инструкция 39/2006/02: Насоки за служителите, извършващи държавен пристанищен контрол, във връзка с контрола на GMDSS,
- Инструкция 39/2006/03: Оптимизация на контролния лист за възбрана и уведомяване,
- Инструкция 39/2006/10: Напътствия за служителите, извършващи държавен пристанищен контрол на баластни танкове и симулация на авария на основното захранване (тестване с прекъсване на захранването),
- Инструкция 39/2006/11: Насоки за проверка на структурата на корабите за насипни товари,
- Инструкция 39/2006/12: Кодекс на добрата практика за служителите, извършващи държавен пристанищен контрол,
- Инструкция 40/2007/04: Критерии за оценка на отговорността на признати организации (R/O),
- Инструкция 40/2007/09: Насоки за служителите, извършващи държавен пристанищен контрол за съобразяване с приложение VI на MARPOL 73/78.

ПРИЛОЖЕНИЕ VII

РАЗШИРЕНИ ПРОВЕРКИ НА КОРАБИ**(посочени в член 14)**

Разширената проверка се отнася по-специално до цялостното положение, свързано със следните рискови области:

- Документация.
- Състояние на структурата.
- Положението, свързано с устойчивостта на атмосферни влияния.
- Аварийни системи.
- Радиовръзки.
- Товарно-разтоварни операции.
- Пожарна безопасност.
- Аларми.
- Условията на живот и работа.
- Навигационно оборудване.
- Спасителни средства.
- Опасни стоки.
- Задвижване и спомагателни машини.
- Предотвратяване на замърсяването.

Освен това, според тяхната практическа осъществимост или евентуални ограничения, свързани с безопасността на хората, кораба или пристанището, разширената проверка включва проверката на специфични елементи на рисковите области, в зависимост от вида на проверявания плавателен съд, съгласно установеното в член 14, параграф 3.

ПРИЛОЖЕНИЕ VIII

РАЗПОРЕДБИ ОТНОСНО ОТКАЗА НА ДОСТЪП ДО ПРИСТАНИЩА И МЕСТА ЗА ЗАСТАВАНЕ НА КОТВА В РАМКИТЕ НА ОБЩНОСТТА**(посочени в член 16)**

1. Ако са изпълнени условията, описани в член 16, параграф 1, компетентните пристанищни власти, където корабът е задържан за трети път, уведомяват писмено капитана на кораба, че ще бъде издадена заповед за отказ на достъп, която ще се приложи веднага след като корабът напусне пристанището. Мярката за отказ на достъп се прилага веднага след като корабът напусне пристанището, след отстраняване на неизправностите, довели до задържането.
2. Компетентните власти изпращат копие от заповедта за отказ на достъп до администрацията на държавата на знамето, съответната призната организация, останалите държави-членки, както и до останалите страни, подписали Парижкия МР, до Комисията и секретариата на Парижкия МР. Компетентният орган незабавно актуализира също така базата данни за проверките с информацията относно отказа на достъп.
3. За да бъде отменена заповедта за отказ на достъп, корабособственикът или операторът на кораба трябва да отправи официално искане до компетентния орган на държавата-членка, която е наложила заповедта за отказ на достъп. Към искането се прилага документ от администрацията на държавата на знамето, издаден след посещение на борда на кораба от контролор, който е надлежно упълномощен от администрацията на държавата на знамето, от който става ясно, че корабът напълно съответства на приложимите разпоредби на конвенциите. Администрацията на държавата на знамето представя на компетентния орган доказателство за това, че е било направено посещение на кораба.
4. Искането за отмяна на заповедта за отказ на достъп трябва също да бъде придружено, по целесъобразност, от документ на класификационното дружество, което е дало клас на кораба след посещение на борда на кораба от контролор от класификационното дружество, от който се вижда, че корабът е в съответствие със стандартите за клас, утвърдени от въпросното дружество. Класификационното дружество представя на компетентния орган доказателство за това, че е било направено посещение на кораба.
5. Заповедта за отказ на достъп може да се отмени само след като изтече срокът, посочен в член 16 от настоящата директива, и след повторна проверка на кораба, осъществена в одобрено пристанище.

Ако одобреното пристанище се намира в държава-членка, по искане на компетентните власти, издали заповедта за отказ на достъп, компетентните власти на тази държава-членка могат да разрешат на кораба да влезе в одобреното пристанище, за да осъществи повторната проверка. В такива случаи, до отмяната на заповедта за отказ на достъп до пристанището не могат да се извършват никакви товарно-разтоварни операции.

6. Ако задържането, довело до издаване на заповед за отказ на достъп, включва като причина структурни неизправности на кораба, компетентният орган, издал заповедта за отказ на достъп, може да изиска някои пространства, включително товарни пространства и танкове, да бъдат на разположение за проверка по време на повторната проверка.
7. Повторната проверка се извършва от компетентния орган на държавата-членка, който е издал заповедта за отказ на достъп, или от компетентния орган на крайното пристанище със съгласието на компетентния орган на държавата-членка, издал заповедта за отказ на достъп. Компетентният орган може да изиска предизвестие до 14 дни за повторната проверка. Представя се доказателство, удовлетворяващо държавата-членка, че корабът отговаря напълно на приложимите изисквания на конвенциите.
8. Повторната проверка се състои от разширена проверка, която трябва да обхване най-малко съответните елементи, фигуриращи в приложение VII.
9. Всички разходи за тази разширена проверка ще се поемат от корабособственика или оператора на кораба.
10. Ако резултатите от разширената проверка удовлетворяват държавата-членка в съответствие с приложение VII, заповедта за отказ на достъп трябва да бъде отменена и корабното дружество да бъде уведомено за това писмено.
11. Компетентният орган уведомява също така за своето решение в писмена форма администрацията на държавата на знамето, съответното класификационно дружество, останалите държави-членки, останалите страни, подписали Парижкия МР, Комисията и секретариата на Парижкия МР. Компетентният орган трябва също така незабавно да актуализира базата данни за проверките с информацията относно отмяната на отказа на достъп.
12. Информацията, отнасяща се до корабите, на които е отказан достъп до пристанищата на Общността, трябва да бъде на разположение в базата данни за проверките и публикувана в съответствие с разпоредбите на член 26 и приложение XIII.

ПРИЛОЖЕНИЕ IX

ДОКЛАД ЗА ИЗВЪРШЕНА ПРОВЕРКА

(посочен в член 17)

Докладът за извършена проверка трябва да включва най-малко следните елементи.

I. Общи положения

1. Компетентен орган, изготвил доклада
2. Дата и място на извършената проверка
3. Име на проверения кораб
4. Знаме
5. Вид кораб (съгласно посоченото в свидетелството за управление на безопасността)
6. ММО идентификационен номер
7. Позивни
8. Бруто тонаж (gt)
9. Инертен тонаж (където е относимо)
10. Година на построяване, определена според датата, фигурираща в свидетелствата за безопасност на кораба
11. Класификационно дружество или класификационни дружества, както и всяка друга организация според случая, коя(и)то е(са) издала(и) свидетелства за клас на този кораб, ако има такива
12. Признатата организация или организации и/или всяка друга страна, издала(и) свидетелства за клас на този кораб в съответствие с приложените конвенции от името на държавата на знамето
13. Име и адрес на корабното дружество или оператора
14. Име и адрес на наемателя, отговорен за избора на кораба и вида наемане за корабите, превозващи наливни или насипни товари
15. Крайна дата на изготвяне на доклада за извършена проверка
16. Забележка, посочваща, че подробната информация, отнасяща се до проверка или задържане, може да бъде публикувана.

II. Информация, отнасяща се до проверката

1. Свидетелства, издадени в изпълнение на съответните конвенции, орган или организация, който/която е издал(а) съответното(ите) свидетелство(а), с посочване на датата на издаване и на изтичане на валидността
2. Части или елементи на кораба, които са били подложени на проверка (в случай на задълбочена или разширена проверка)
3. Пристанище и дата на последния междинен, годишен или подновителен преглед и име на организацията, която е осъществила прегледа
4. Вид проверка (проверка, задълбочена проверка, разширена проверка)
5. Характер на неизправностите
6. Взети мерки.

III. Допълнителна информация в случай на задържане

1. Дата на заповедта за задържане
 2. Дата на отмяна на заповедта за задържане
 3. Характер на неизправностите, служещи като основание за заповедта за задържане (позоваване на конвенции, ако е приложимо)
 4. Посочване, ако е приложимо, дали е налице отговорност на признатата организация или на всеки друг частен субект, извършил прегледа по отношение на неизправностите, които, самостоятелно или взети заедно, са довели до задържане
 5. Взети мерки.
-

ПРИЛОЖЕНИЕ X

КРИТЕРИИ ЗА ЗАДЪРЖАНЕ НА КОРАБ

(посочени в член 19, параграф 3)

ВЪВЕДЕНИЕ

Преди да определи дали констатираните по време на дадена проверка неизправности оправдават задържането на съответния кораб, инспекторът е длъжен да приложи критериите, посочени в точки 1 и 2 по-долу.

Точка 3 съдържа примери за неизправности, които могат сами по себе си да оправдаят задържането на засегнатия кораб (вж. член 19, параграф 4).

Ако основанието за задържане произтича от непредвидено настъпила вреда, претърпяна при пътуването на кораба към някое пристанище, не се налага мярка за задържане, при условие че:

- а) е обхванато дължимото внимание на изискванията, които се съдържат в правило I/11, буква в) от Конвенция SOLAS 74 относно уведомяването на администрацията на държавата на знамето, на определения сървейър или на признатата организация, която отговаря за издаването на съответното свидетелство;
- б) преди влизането в пристанище капитанът или корабособственикът е предал на органа за държавен пристанищен контрол подробна информация за обстоятелствата около произшествието и за претърпяната вреда, както и информация относно изискваното уведомяване на администрацията на държавата на знамето;
- в) корабът е взел подходящи коригиращи мерки, които удовлетворяват съответния административен орган; и
- г) органът е гарантирал, след като е бил уведомен за изпълнените коригиращи мерки, че неизправностите, които представляват ясна заплаха за безопасността, здравето или околната среда, са отстранени.

1. Основни критерии

Когато прави професионална преценка относно това дали корабът следва да бъде задържан или не, инспекторът трябва да прилага следните критерии:

Времеви режим:

Корабите, които не са годни да излязат в открито море, трябва да бъдат спрени при тяхната първа проверка независимо от времето, през което корабът ще остане в пристанището.

Критерий:

Корабът се задържа, ако неизправностите са достатъчно сериозни, за да се наложи връщане на инспектор на кораба, за да се убеди, че те са отстранени преди корабът да отплава.

Необходимостта инспекторът да се завърне на кораба е мярка, която зависи от сериозността на неизправностите. Това обаче не налага такова задължение във всички случаи. Това предполага, че органът е длъжен да провери по един или друг начин, за предпочитане чрез допълнително посещение, че неизправностите са били отстранени преди отпътуването.

2. Прилагане на основните критерии

За да се реши дали установените неизправности на даден кораб са достатъчно тежки, за да оправдаят евентуално задържане на кораба, инспекторът е длъжен да провери дали:

1. корабът разполага със съответните валидни документи;
2. корабът разполага с екипажа, който се изисква според документа за надлежно комплектоване с екипаж.

По време на проверката инспекторът е длъжен освен това да провери способността на кораба и/или екипажа:

3. да изпълни безопасно предстоящото пътуване;
4. безопасно да обработва, превозва и следи за състоянието на товара по време на предстоящото пътуване;

5. безопасно да експлоатира машинното отделение по време на предстоящото пътуване;
6. да осигурява правилното задвижване и управление на кораба по време на предстоящото пътуване;
7. да се бори ефективно с пожари във всяка част на кораба, ако това се окаже необходимо по време на предстоящото пътуване;
8. да напусне кораба бързо и безопасно и да извърши спасителни работи, ако това се окаже необходимо по време на предстоящото пътуване;
9. да предотврати замърсяване на околната среда по време на предстоящото пътуване;
10. да поддържа адекватна устойчивост по време на предстоящото пътуване;
11. да поддържа адекватна водонепропускливост по време на предстоящото пътуване;
12. да съобщи за положение на бедствие, ако това се окаже необходимо по време на предстоящото пътуване;
13. да осигури безопасни и здравословни условия на борда по време на предстоящото пътуване;
14. да предостави възможно най-изчерпателна информация в случай на произшествие.

Ако отговорът на една от тези оценки е отрицателен, като се отчетат всички установени неизправности, трябва категорично да се предвиди задържане на кораба. Съчетание от по-малко сериозни неизправности може също да бъде основание за задържането на кораба.

3. С цел подпомагане на инспектора при прилагането на настоящите насоки, по-долу следва списък на неизправностите, групирани в зависимост от съответните конвенции и/или кодекси, за които се смята, че са дотолкова сериозни, че могат да доведат до задържане на съответния кораб. Този списък не претендира за изчерпателност.

3.1. Общи положения

Липсата на валидни свидетелства и документи, изисквани според съответните правни инструменти. Във всеки случай корабите, плаващи под знамето на държава, която не е страна по съответната конвенция или която не прилага друг съответен акт, нямат право да притежават свидетелствата, предвидени от Конвенцията или от друг приложим правен инструмент. Следователно липсата на изискваните свидетелства не следва да представлява сама по себе си достатъчно основание за задържането на тези кораби; във всеки случай при прилагането на клаузата „не по-благоприятно третиране“ се изисква съобразеност по същество с предписанията, преди корабът да може да отплава.

3.2. Области, попадащи в обхвата на Конвенция SOLAS 74

1. Неизправност на задвижването и други основни машини, както и на електрическите инсталации.
2. Недостатъчна чистота на машинното отделение, прекомерно количество нефто-водна смес в санините, изолация на тръбопроводи, включително изпускателни тръби в машинното отделение, замърсени с нефтени продукти, неизправност на санинните помпи.
3. Неизправност на аварийния генератор, осветлението, акумулаторите и превключвателите.
4. Неизправност на главната и спомагателната рулева машина.
5. Липса, недостатъчен капацитет или значително износване на личните спасителни средства, спасителните съдове и устройствата за спускането им на вода.
6. Липса, несъответствие с изискванията или значително износване на системата за откриване на пожари, алармите за пожар, противопожарното оборудване, стационарната уредба за гасене на пожари, вентилационните клапани, противопожарните клапани, устройствата за бързо затваряне до степен, която не им позволява да изпълняват своето предназначение.
7. Липса, значително износване или неизправност на системата за противопожарна защита на товарната палуба на танкерите.
8. Липса, несъответствие или значително износване на светлини, маркери или звукови сигнали.
9. Липса или неизправност на радиооборудването за комуникация при бедствие и за безопасност.

10. Липса или неизправност на навигационно оборудване, като се вземат под внимание разпоредбите на правило V/16.2 от Конвенция SOLAS 74.
11. Липса на изрядни навигационни карти и/или други подходящи навигационни публикации, необходими за осъществяване на предстоящото пътуване, като се отчита фактът, че вместо картите може да бъде използван одобреният вид система за изобразяване на електронни карти и информация (ECDIS), функционираща въз основа на официални данни.
12. Липса на противоексплозионна вентилация за отвеждане на дима от товарните помпени помещения.
13. Сериозна неизправност по отношение на изискванията за експлоатация, описани в раздел 5.5 от приложение 1 към Парижкия МР.
14. Числеността, съставът или сертифицирането на екипажа не съответстват на документа за надлежно комплектуване с екипаж.
15. Невъзможност за изпълнение на програмата за задълбочен преглед в съответствие с Конвенция SOLAS 74, глава XI, правило 2.

3.3. *Области, попадащи в обхвата на Кодекс IBC*

1. Превоз на вещество, което не е вписано в свидетелството за годност или липса на информация за товара.
2. Липсващи или повредени предпазни устройства за високо налягане.
3. Електрически инсталации, които не са конструктивно безопасни или не са съобразени с изискванията на Кодекса.
4. Наличие на източници на възпламеняване в опасни участъци.
5. Нарушаване на специалните изисквания.
6. Превъзаване на максимално допустимото количество товар за танк.
7. Недостатъчна термична защита за чувствителни продукти.

3.4. *Области, попадащи в обхвата на Кодекс IGC*

1. Превоз на вещество, което не е вписано в свидетелството за годност или липса на информация за товара.
2. Липса на затварящи устройства за помещенията за жилищни или служебни помещения.
3. Пропусклива преграда за газ.
4. Дефектен люк за въздух.
5. Липсващи или повредени бързо затварящи се клапани.
6. Липсващи или повредени предпазни клапани.
7. Електрически инсталации, които не са конструктивно безопасни или не са съобразени с изискванията на Кодекса.
8. Неработещи вентилатори в района на товарните помещения.
9. Неработещи аларми за налягане на товарните танкове.
10. Повредена система за откриване на газ и/или система за откриване на токсични газове.
11. Превоз на вещества, които следва да бъдат химически стабилизирани и за които няма валидно свидетелство за инхибитор.

3.5. *Области, попадащи в обхвата на LL 66:*

1. Обширни участъци на повреда или корозия, корозия на обшивката и наложени от тях усилвания в палубите и корпуса, засягащи мореходността или устойчивостта на местни натоварвания, освен ако не са били осъществени подходящи временни ремонтни дейности, позволяващи на кораба да осъществи преход до пристанище, където да бъде извършен окончателен ремонт.

2. Установена недостатъчна устойчивост.
 3. Липса на достатъчна и надеждна информация в одобрен вид, позволяваща бързо и лесно на капитана да организира товаренето и баластирането на своя кораб, така че да поддържа достатъчен запас от устойчивост на всеки етап и при различни условия на пътуването и да се избегне формирането на недопустимо натоварване на конструкцията на кораба.
 4. Липса, значително износване или неизправност на затварящи устройства, съоръжения за затваряне на люковете и водонепропускливи врати.
 5. Свърхнатоварване.
 6. Липса на товарна маркировка или невъзможност тя да бъде разчетена.
- 3.6. *Области, попадащи в обхвата на MARPOL 73/78, приложение I*
1. Липса, значително износване или неизправност на съоръженията за филтриране на нефто-водните смеси, системата за слеждане и контрол на изхвърлянето на нефтени продукти или алармената система с праг от 15 ppm.
 2. Остатъчната вместимост на резервоара за утайки и/или тежки фракции е недостатъчна за предвиденото пътуване.
 3. Няма регистър на течните горива.
 4. Монтирано непозволено отклонение за изхвърляне на отпадъци.
 5. Липсваща или несъответстваща на правило 13G(3)(б) от MARPOL 73/78 папка с докладите за извършени прегледи.
- 3.7. *Области, попадащи в обхвата на MARPOL 73/78, приложение II*
1. Липса на наръчника P&A.
 2. Товарът не е категоризиран.
 3. Няма регистърна книга за товара.
 4. Превоз на нефтоподобни вещества, без да са спазени изискванията или без съответно изменено свидетелство.
 5. Монтирано непозволено отклонение за изхвърляне на отпадъци.
- 3.8. *Области, попадащи в обхвата на MARPOL 73/78, приложение V*
1. Липса на план за управление на отпадъците.
 2. Няма дневник за отпадъците.
 3. Екипажът на кораба не е запознат с изискванията относно изхвърлянето/унищожаването на отпадъците от плана за управление на отпадъците.
- 3.9. *Области, попадащи в обхвата на STCW 78/95 и Директива 2008/106/ЕО.*
1. Членове на екипажа не притежават свидетелство, не притежават подходящо свидетелство, не притежават валидно разрешение или не могат да представят документно доказателство за това, че са подали молба за утвърждаване от администрацията на държавата на знамето.
 2. Доказателство за това, че дадено свидетелство е било получено чрез измама или лице, което притежава това свидетелство, не е същото, на което това свидетелство първоначално е било издадено.
 3. Неспазване на приложимите предписания за безопасно комплектоване на кораба с екипаж, определени от администрацията на държавата на знамето.
 4. Несъответствие на организирането на навигационна или машинна вахта с изискванията, определени за кораба от администрацията на държавата на знамето.

5. Липса в състава на вахтата на лице със съответната квалификация за работа с оборудването, което е от съществено значение за безопасното корабоплаване, радиокомуникациите, свързани с безопасността или предотвратяването на замърсяване на морската среда.
6. Непредставяне на доказателство за професионална квалификация за изпълнение на задълженията, възложени на членовете на екипажа във връзка с безопасността на кораба и предотвратяването на замърсяване.
7. Невъзможност да бъдат осигурени за първата вахта в началото на пътуването и за последващите вахти лица, които са достатъчно отпочинали и по всякакъв друг начин годни за вахта.

3.10. *Области, попадащи в обхвата на конвенциите на МОТ*

1. Недостатъчно количество храна за преход до следващото пристанище.
2. Недостатъчно количество питейна вода за преход до следващото пристанище.
3. Силно занижени хигиенни условия на борда.
4. Липса на отопление в жилищните помещения на кораб, опериращ в райони, където температурите могат да бъдат изключително ниски.
5. Недостатъчна вентилация в жилищните помещения на кораба.
6. Прекомерно количество отпадъци, блокиране на коридори или жилищни помещения с оборудване или товар или други небезопасни условия в тях.
7. Видимо доказателство за това, че членовете на екипажа, които са на вахтена служба или друго дежурство за първата вахта или последващите вахти, са изморени.

3.11. *Области, неизискващи задържане, но изискващи например спиране на товарно-разтоварните операции*

Отклонение от правилното функциониране (или поддръжка) на системата за инертен газ, двигателите или машините, свързани с товара, се оценява като достатъчно основание за спиране на товарно-разтоварните операции.

ПРИЛОЖЕНИЕ XI

МИНИМАЛНИ КРИТЕРИИ ЗА ИНСПЕКТОРИТЕ

(посочени в член 22, параграфи 1 и 5)

1. Инспекторите трябва да имат подходящи теоретични знания и практически опит с кораби и тяхната експлоатация. Те трябва да са компетентни по отношение на изпълнението на изискванията на конвенциите и съответните процедури при държавен пристанищен контрол. Тези знания и компетентност по отношение на изпълнението на международните изисквания и изискванията на Общността трябва да се придобиват чрез документираните програми за обучение.
2. Инспекторите трябва най-малко:
 - а) да имат подходяща квалификация, получена в морска или мореплавателна институция, и подходящ плавателен стаж като сертифициран офицер, който притежава или е притежавал валидно свидетелство за професионална квалификация STCW II/2 или III/2, без ограничение относно района на експлоатация, мощността на задвижване или тонажа; или
 - б) да са издържали одобрен от компетентния орган изпит за корабен архитект, инженер-механик или инженер в морската област и да имат стаж не по-малко от пет години на една от тези позиции; или
 - в) да имат съответната университетска степен или еквивалентна на нея, и да са подходящо обучени и получили квалификация в школа за инспектори по безопасност на корабите.
3. Инспекторът трябва:
 - да е изпълнявал в продължение на поне една година функциите на инспектор на държавата на знамето, свързани с прегледи и сертифициране съобразно конвенциите, или да е бил ангажиран с мониторинга на дейностите на признатите организации, на които са били делегирани законоустановени задачи, или
 - да е придобил еквивалентно ниво на компетентност чрез провеждането на обучение на място с продължителност от поне една година, участвайки в проверките по реда на държавен пристанищен контрол под ръководството на опитни служители в държавния пристанищен контрол.
4. Инспекторите, посочени в точка 2, буква а), трябва да са придобили не по-малко от 5 години плавателен стаж, включително плавателен стаж съответно като офицер на палуба или в машинно отделение, или като инспектор на държавата на знамето или като помощник-инспектор на държавен пристанищен контрол. Този стаж включва най-малко две години плавателен стаж като офицер на палуба или в машинно отделение.
5. Инспекторите трябва да могат да общуват устно и писмено с членовете на екипажите на езика, който обикновено най-много се използва на море.
6. Инспекторите, които не отговарят на изброените по-горе критерии, също се одобряват, ако са били наети от компетентния орган на държава-членка в сектора на държавния пристанищен контрол към датата на приемане на настоящата директива.
7. В случаите, когато в дадена държава-членка проверките, посочени в член 15, параграфи 1 и 2, са извършени от инспектори по държавен пристанищен контрол; тези инспектори притежават подходяща квалификация, която включва достатъчен теоретически и практически опит в областта на морската сигурност. Обикновено това включва:
 - а) добро разбиране на морската сигурност и начина, по който тя се прилага за операциите, които се подлагат на преглед;
 - б) добро познаване на работно ниво на технологиите и техниките за сигурност;
 - в) познаване на принципите, процедурите и техниките за извършване на проверки;
 - г) познаване на работно ниво на операциите, които се подлагат на преглед.

ПРИЛОЖЕНИЕ XII

ФУНКЦИОНАЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ НА БАЗАТА ДАННИ ЗА ПРОВЕРКИТЕ
(посочени в член 24, параграф 1)

1. Базата данни за проверките включва най-малко следните функционални характеристики:
 - включване на данни от проверките на държавите-членки и на всички държави, подписали Парижкия МР,
 - осигуряване на информация за рисковия профил на корабите и за корабите, подлежащи на проверки,
 - изчисляване на задълженията на всяка държава-членка по отношение на извършването на проверки,
 - предоставяне на белия, сивия и черния списък на държавите на знамето съгласно член 16, параграф 1,
 - предоставяне на данни за показателите на дружествата,
 - определяне на елементите за проверка в рисковите области при извършването на всяка проверка.
 2. Базата данни за проверките притежава способността да се приспособява към бъдещи промени и да осъществява взаимен обмен с други общностни бази данни, свързани с морската безопасност, включително SafeSeaNet, която предоставя информация за действителни акостирации на корабите в пристанищата на държави-членки, както и, по целесъобразност, със съответните национални информационни системи.
 3. Осигурява се вътрешна хипервръзка от базата данни за проверките към информационната система Equasis. Държавите-членки насърчават инспекторите да ползват публичните и частните бази данни, отнасящи се до проверките на кораби, достъпни чрез информационната система Equasis.
-

ПРИЛОЖЕНИЕ XIII

ПУБЛИКУВАНЕ НА ИНФОРМАЦИЯ, СВЪРЗАНА С ПРОВЕРКИ, ЗАДЪРЖАНИЯ И ОТКАЗ НА ДОСТЪП ДО ПРИСТАНИЩА И МЕСТА ЗА ЗАСТАВАНЕ НА КОТВА НА ДЪРЖАВИТЕ-ЧЛЕНКИ**(посочени в член 26)**

1. Информацията, публикувана в съответствие с член 26, трябва да включва следните данни:

- а) име на кораба;
- б) ММО идентификационен номер;
- в) вид кораб;
- г) бруто тонаж (БТ);
- д) година на построяване, определена на базата на датата, фигурираща в свидетелствата за безопасност на кораба;
- е) име и адрес на корабното дружество;
- ж) за корабите, превозващи наливни или насипни товари, име и адрес на наемателя, отговарящ за избора на кораба и за вида наемане;
- з) държава на знамето;
- и) свидетелства за клас и задължителни свидетелства, издадени съгласно съответните конвенции, орган или организация, който/която е издал(а) всеки от въпросните свидетелства, с посочена дата на издаване и изтичане на валидността;
- й) пристанище и дата на последния междинен или годишен преглед за свидетелствата, посочени в буква и) по-горе, и име на органа или организацията, осъществил(а) прегледа;
- к) дата, страна, пристанище на задържане.

2. По отношение на задържаните кораби информацията, публикувана в съответствие с член 26, трябва също така да включва следните данни:

- а) брой на задържанията през последните 36 месеца;
 - б) дата на отмяната на задържането;
 - в) продължителност на задържането в дни;
 - г) причини за задържането, посочени ясно и точно;
 - д) посочване, ако е приложимо, на това дали е налице отговорност на признатата организация, извършила прегледа, по отношение на неизправностите, които самостоятелно или в съчетание са довели до задържане;
 - е) описание на предприетите мерки, когато става дума за кораб, на който е било разрешено да се придвижи до най-близкия подходящ ремонтен док;
 - ж) ако на кораба е бил отказан достъп до пристанище или място за заставане на котва на Общността, причините за този отказ, ясно и изрично формулирани.
-

ПРИЛОЖЕНИЕ XIV

ДАННИ, КОИТО СЕ ПРЕДОСТАВЯТ В РАМКИТЕ НА МОНИТОРИНГ НА ИЗПЪЛНЕНИЕТО
(посочени в член 29)

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

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

Информацията трябва да бъде предоставяна на Комисията, като се следва моделът в таблицата по-долу ⁽¹⁾ ⁽²⁾.

Пристанище/район	Брой инспектори на пълно работно време	Брой инспектори на непълно работно време	Прехвърляне на (Б) на пълно работно време	Общо
	(А)	(Б)	(В)	(А+В)
Пристанище Х/или район Х ...				
Пристанище Y/или район Y ...				
ОБЩО				

- 1.2. Общ брой индивидуални кораби, посетили пристанища на национално равнище. Този брой представлява броят на корабите, които попадат в обхвата на настоящата директива и са влезли в техните пристанища на национално равнище, отчетен еднократно.

2. Държавите-членки трябва:

- а) на всяко шестмесечие да представят на Комисията списък с акостиранията на индивидуални кораби, различни от редовни пътнически и товарни фериботни услуги, влезли в техните пристанища или уведомили пристанищните власти или органи за пристигането си на място за заставане на котва, като за всяко движение на кораба се посочват неговият ММО идентификационен номер, датата на пристигането му и пристанището. Списъкът се представя под формата на електронен формуляр, позволяващ автоматично извеждане и обработване на горепосочената информация. Списъкът се предава в срок от четири месеца след края на периода, за който се отнасят данните,

и

- б) да предоставят на Комисията отделни списъци с редовните пътнически и товарни фериботни услуги, посочени в буква а), не по-късно от шест месеца след прилагането на настоящата директива и впоследствие всеки път, когато настъпят промени в тези услуги. За всеки кораб в списъка се записват неговият ММО идентификационен номер, неговото име и маршрутът, по който е минал. Списъкът се представя под формата на електронен формуляр, позволяващ автоматично извеждане и обработване на горепосочената информация.

⁽¹⁾ Когато проверките, извършвани в рамките на държавния пристанищен контрол, представляват само част от работата на инспекторите, общият брой инспектори трябва да бъде превърнат в брой, равен на броя на инспекторите на пълно работно време. Когато един и същи инспектор работи на повече от едно пристанище или в повече от един географски район, приложимото съответствие в непълно работно време трябва да се отчита във всяко пристанище.

⁽²⁾ Тази информация трябва да бъде предоставена на национално равнище и за всяко от пристанищата на въпросната държава-членка. За целите на настоящото приложение под пристанище следва да се разбира индивидуално пристанище или географският район, обслужван от един инспектор или екип от инспектори, обхващащ, по целесъобразност, повече от едно индивидуално пристанище.

ПРИЛОЖЕНИЕ XV

ЧАСТ А

**Отменена директива с нейните последващи изменения
(съгласно член 37)**

Директива 95/21/ЕО на Съвета
(ОВ L 157, 7.7.1995 г., стр. 1)

Директива 98/25/ЕО на Съвета
(ОВ L 133, 7.5.1998 г., стр. 19)

Директива 98/42/ЕО на Комисията
(ОВ L 184, 27.6.1998 г., стр. 40)

Директива 1999/97/ЕО на Комисията
(ОВ L 331, 23.12.1999 г., стр. 67)

Директива 2001/106/ЕО на Европейския парламент и на Съвета
(ОВ L 19, 22.1.2002 г., стр. 17)

Директива 2002/84/ЕО на Европейския парламент и на Съвета
(ОВ L 324, 29.11.2002 г., стр. 53)

Само член 4

ЧАСТ Б

**Срокове за транспониране в националното право
(посочени в член 37)**

Директива	Срок за транспониране
Директива 95/21/ЕО	30 юни 1996 г.
Директива 98/25/ЕО	30 юни 1998 г.
Директива 98/42/ЕО	30 септември 1998 г.
Директива 1999/97/ЕО	13 декември 2000 г.
Директива 2001/106/ЕО	22 юли 2003 г.
Директива 2002/84/ЕО	23 ноември 2003 г.

ПРИЛОЖЕНИЕ XVI

Таблица на съответствието
(посочена в член 37)

Директива 95/21/ЕО	Настоящата директива
Член 1, уводни думи	Член 1, уводни думи
Член 1, първо тире	Член 1, буква а)
Член 1, второ тире	Член 1, буква б)
—	Член 1, буква в)
Член 2, уводни думи	Член 2, уводни думи
Член 2, параграф 1, уводни думи	Член 2, параграф 1, уводни думи
Член 2, параграф 1, първо тире	Член 2, параграф 1, буква а)
Член 2, параграф 1, второ тире	Член 2, параграф 1, буква б)
Член 2, параграф 1, трето тире	Член 2, параграф 1, буква в)
Член 2, параграф 1, четвърто тире	Член 2, параграф 1, буква г)
Член 2, параграф 1, пето тире	Член 2, параграф 1, буква д)
Член 2, параграф 1, шесто тире	Член 2, параграф 1, буква е)
Член 2, параграф 1, седмо тире	Член 2, параграф 1, буква ж)
Член 2, параграф 1, осмо тире	Член 2, параграф 1, буква з)
Член 2, параграф 2	Член 2, параграф 2
—	Член 2, параграф 3
—	Член 2, параграф 4
Член 2, параграф 3	Член 2, параграф 5
Член 2, параграф 4	—
—	Член 2, параграф 6
—	Член 2, параграф 7
Член 2, параграф 5	Член 2, параграф 8
—	Член 2, параграф 9
—	Член 2, параграф 10
Член 2, параграф 6	Член 2, параграф 11
Член 2, параграф 7	Член 2, параграф 12
Член 2, параграф 8	Член 2, параграф 13
—	Член 2, параграф 14
Член 2, параграф 9	Член 2, параграф 15
—	Член 2, параграф 16
Член 2, параграф 10	Член 2, параграф 17
—	Член 2, параграф 18
—	Член 2, параграф 19

Директива 95/21/ЕО	Настоящата директива
—	Член 2, параграф 20
—	Член 2, параграф 21
—	Член 2, параграф 22
Член 3, параграф 1, първа алинея	Член 3, параграф 1, първа алинея
—	Член 3, параграф 1, втора алинея
—	Член 3, параграф 1, трета алинея
Член 3, параграф 1, втора алинея	Член 3, параграф 1, четвърта алинея
—	Член 3, параграф 1, пета алинея
—	Член 3, параграф 1, шеста алинея
Член 3, параграфи 2—4	Член 3, параграфи 2—4
—	Член 4, параграф 1
Член 4	Член 4, параграф 2
Член 5	—
—	Член 5
—	Член 6
—	Член 7
—	Член 8
—	Член 9
—	Член 10
—	Член 11
—	Член 12
Член 6, параграф 1, уводни думи	—
—	Член 13, точка 1, уводни думи
Член 6, параграф 1, буква а)	Член 13, точка 1, буква а)
—	Член 13, точка 1, буква б)
Член 6, параграф 1, буква б)	Член 13, точка 1, буква в)
Член 6, параграф 2	—
—	Член 13, точка 2
Член 6, параграф 3	Член 13, точка 3
Член 6, параграф 4	—
Член 7	—
Член 7а	—
Член 7б	—
—	Член 14
—	Член 15
—	Член 16
Член 8	Член 17

Директива 95/21/ЕО	Настоящата директива
—	Член 18
Член 9, параграфи 1 и 2	Член 19, параграфи 1 и 2
Член 9, параграф 3, първо изречение	Член 19, параграф 3
Член 9, параграф 3, второ—четвърто изречения	Член 19, параграф 4
Член 9, параграфи 4—7	Член 19, параграф 5—8
—	Член 19, параграфи 9 и 10
Член 9а	—
Член 10, параграфи 1—3	Член 20, параграфи 1—3
—	Член 20, параграф 4
Член 11, параграф 1	Член 21, параграф 1
—	Член 21, параграф 2
Член 11, параграф 2	Член 21, параграф 3, първа алинея
Член 11, параграф 3, първа алинея	—
Член 11, параграф 3, втора алинея	Член 21, параграф 3, втора алинея
Член 11, параграфи 4—6	Член 21, параграфи 4—6
Член 12, параграфи 1—3	Член 22, параграфи 1—3
Член 12, параграф 4	Член 22, параграф 4
—	Член 22, параграфи 5—7
Член 13, параграфи 1—2	Член 23, параграфи 1 и 2
—	Член 23, параграфи 3—5
Член 14	—
Член 15	—
—	Член 24
—	Член 25
—	Член 26
—	Член 27
Член 16, параграфи 1 и 2	Член 28, параграфи 1 и 2
Член 16, параграф 2а	Член 28, параграф 3
Член 16, параграф 3	Член 28, параграф 4
Член 17	Член 29
—	Член 30
Член 18	Член 31
Член 19	Член 32
—	Член 33
Член 19а	Член 34
—	Член 35
Член 20	Член 36

Директива 95/21/ЕО	Настоящата директива
–	Член 37
Член 21	Член 38
Член 22	Член 39
Приложение I	–
–	Приложение I
–	Приложение II
–	Приложение III
Приложение II	Приложение IV
Приложение III	Приложение V
Приложение IV	Приложение VI
Приложение V	Приложение VII
Приложение VI	Приложение X
Приложение VII	Приложение XI
–	Приложение XII
Приложение VIII	Приложение XIII
Приложение IX	Приложение IX
Приложение X	Приложение XIV
Приложение XI	Приложение VIII
Приложение XII	–
–	Приложение XV
–	Приложение XVI