



Брюксел, 29.3.2016 г.
COM(2016) 167 final

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА

**относно прилагането на Директива 2009/20/ЕО на Европейския парламент и на
Съвета относно застраховката на корабособствениците за морски искиове**

1. ВЪВЕДЕНИЕ

Директива 2009/20/ЕО¹ на Европейския парламент и на Съвета относно застраховката на корабособствениците за морски искове (наричана по-долу „директивата“) влезе в сила на 29 май 2009 г. Директивата има за цел да насърчи отговорно поведение от страна на всички икономически оператори, да подобри качеството на търговското корабоплаване и да осигури безопасност по море.

С настоящия доклад се цели да бъде предоставена информация на Европейския парламент и на Съвета за прилагането на директивата в съответствие с член 8 от нея.

Докладът се основава на резултатите от проучване относно прилагането на директивата², проведено от Европейската агенция по морска безопасност (ЕАМБ) по искане на Европейската комисия, както и на информация и данни, извлечени от базата данни за инспекциите³ (известна като „ТНЕТИС“⁴), създадена в съответствие с член 24 от Директива 2009/16/ЕО⁵ относно държавния пристанищен контрол, както е изменена. Комисията не е получила жалби относно директивата от датата на нейното прилагане (т.е. 1 януари 2012 г.)⁶.

2. КОНТЕКСТ

С директивата в ЕС се въвежда като задължително изискването съгласно Резолюция А.898 (21) на Международната морска организация (ММО)⁷ корабособствениците да имат подходяща застраховка за корабите си, в съчетание с принципа на ограничаване на отговорността съгласно Протокола от 1996 г. към Конвенцията относно ограничаване на отговорността при морски искове от 1976 г. (наричана по-нататък „LLMC от 1996 г.“). В нея се предвижда, че всички кораби, плаващи под знамето на държава членка, както и всеки кораб, плаващ под знамето на трета държава, влизащи в пристанищата на ЕС (или — в някои случаи — извършващи дейности в териториалните води на държава членка), се застраховат за сума, равна на

¹ ОВ L 131, 28.5.2009 г., стр. 128.

² Проучването разглежда прилагането на директивата в периода 1 януари 2012 г.— 31 декември 2014 г. То включва въпросник, изпратен от Европейската агенция по морска безопасност (ЕАМБ) на държавите членки, на които са отговорили 25 държави членки (Естония, Люксембург и Нидерландия не са дали отговор).

³ Информация, извлечена за периода от 1 януари 2012 г. до 30 септември 2015 г., вж. приложения А, Б и В към настоящия доклад.

⁴ <http://emsa.europa.eu/psc-main/thetis.html>

⁵ ОВ L 131, 28.5.2009 г., стр. 57.

⁶ В сила от 15 декември 2015 г.

⁷ Резолюция А.898 (21) на Асамблеята на ММО от 4 февруари 2000 г., „Насоки за отговорностите на корабособствениците по отношение на морски искове“.

съответната максимална сума за отговорност, предвидена в разпоредбите на LLMC от 1996 г.⁸

LLMC от 1996 г. установява правото на корабособствениците (включително наематели, управители и оператори) и лицата, осъществяващи спасяване по море, да ограничат отговорността си за различни морски искове, свързани с експлоатацията на кораба. Изчисляването на ограниченията по конвенцията се основава на тонажа на съответния кораб. С LLMC от 1996 г. се увеличават ограниченията на отговорността в сравнение с тези, които са определени в предшестващата я конвенция („LLMC от 1976 г.“). Тези ограничения са допълнително увеличени от ММО през 2012 г. и са влезли в сила на 8 юни 2015 г.

За целите на директивата липсва определение на понятието „кораб“ като такова. Директивата се прилага за кораби с бруто тонаж от поне 300 тона и тя изключва *„военни кораби, спомагателни военни кораби или други кораби — държавна собственост или експлоатирани от дадена държава, използвани за публични нетърговски цели“*. При това положение определението за „корабособственик“ е ясно ограничено до кораби, плаващи по море, и освен регистрирания собственик включва всяко лице, което носи отговорност за експлоатацията на кораба.⁹ Поради това директивата се прилага само за кораби, плаващи по море. Заслужава си да се отбележи, че същото се отнася и за LLMC от 1996 г., в която не е включено определение за „кораб“, а посредством определението за „корабособственик“ нейното прилагане по същия начин е ограничено до кораби, плаващи по море. Директивата е съставена по подобие на LLMC от 1996 г. и историята на преговорите за нейното приемане свидетелства за желанието на съзакондателите да не добавят или изменят определенията на Конвенцията¹⁰.

3. ТРАНСПОНИРАНЕ ОТ ДЪРЖАВИТЕ ЧЛЕНКИ

Крайният срок за транспониране на директивата в националното право беше 1 януари 2012 г. Всички държави членки са уведомили Комисията за своите национални мерки за изпълнение на директивата. От 2012 г. насам не са съобщавани изменения на националното законодателство за транспониране в държавите членки.

⁸ Не всички държави членки са страни по LLMC от 1996 г.. Конвенцията е ратифицирана от 23 държави членки, докато Република Австрия, Чешката република, Италия, Португалия и Словакия все още не са я ратифицирали. Това не засяга задълженията на последните държави по директивата.

⁹ Вж. по-нататък [Раздел 4.1](#).

¹⁰ Вж. документ 14287/2/08 REV 2 ADD 1, Обща позиция, приета от Съвета на 9 декември 2008 г., относно приемането на Директива на Европейския парламент и на Съвета относно застраховката на корабособствениците за морски искове:

http://register.consilium.europa.eu/content/out?lang=en&typ=SET&i=ADV&RESULTSET=1&DOC_ID=14287/08|14287*/08&DOC_LANCD=FR&ROWSPP=25&NRROWS=500&ORDERBY=DOC_DATE+DESC

4. ПРИЛАГАНЕ НА ДИРЕКТИВАТА

В настоящия раздел от доклада се разглежда прилагането на директивата, като се следва последователността на нейните разпоредби. Както се посочва в член 1, директивата урежда „някои аспекти“ на задължението на корабособствениците да имат застраховка за морски искиове. Директивата допълва международните инструменти, уреждащи гражданската отговорност на корабособствениците за специфични видове щети¹¹, както и европейските и националните правила относно наказателната и административната отговорност на корабособствениците¹².

4.1 Приложно поле и определения (членове 2 и 3)

В член 2 се определя приложното поле на директивата, което се основава на размера (т.е. тонажа) и вида на корабите (т.е. с изключение на военни кораби и плавателни съдове — държавна собственост, използвани за публични нетърговски цели). Прилагането на тези разпоредби не представлява особена трудност за държавите членки.

Връзката между задълженията по директивата и задълженията по международните конвенции относно отговорността и компенсацията, включително задължителното застраховане, които са изброени в приложението към директивата, е установена и в член 2, параграф 3 от нея. В директивата изрично се посочва, че тя „не засяга“ тези международни конвенции. Следователно определеното в директивата задължение да се притежава застраховка, се прилага в допълнение към, а не в противоречие със задължението да се притежава подходяща застраховка или друга финансова гаранция съгласно тези конвенции в държавите членки, в които те се прилагат.

Подходите на държавите членки в тази област се различават. Това се дължи на два фактора. Първият фактор е, че държавите членки все още не са ратифицирали всички международни конвенции, изброени в приложението към директивата.¹³ Освен това

¹¹ Приложението към директивата включва списък на тези инструменти:
- Международна конвенция за гражданска отговорност за щети при замърсяване с нефт, 1992 г. („CLCот 1992 г.“);
- Международна конвенция за отговорност и компенсация при щети във връзка с превоза на опасни и вредни вещества по море, 1996 г. („Конвенция HNS“);
- Международна конвенция за гражданска отговорност за щети при замърсяване с мазут, 2001 г. („Конвенция за мазута“).
- Международна конвенция от Найроби за отстраняване на потънало имущество, 2007 г. („Конвенция за отстраняване на потънало имущество“).

¹² Списъкът, поместен в приложението към директивата, включва Регламент (ЕО) № 392/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно отговорността на превозвачите на пътници по море в случай на произшествия. Първоначалното предложение на Комисията за директива относно гражданската отговорност и финансовите гаранции на корабособствениците също представя връзката между директивата и националното и други европейски правила относно отговорността за корабни дейности, вж. COM (2005) 593 окончателен и SEC/2005/1517.

¹³ Според най-новата информация, публикувана от ММО на 5 ноември 2015 г., положението с четирите международни конвенции, изброени в приложението към директивата (вж. бележка под линия 11), в ЕС е следното: 26 държави членки са страни по CLC от 1992 г., все още нито една държава членка не е страна по Конвенция HNS, 28 държави членки са страни по Конвенцията за мазута и 6 държави членки са страни по Конвенцията за отстраняване на потънало имущество. Актуална

държавите членки са избрали различни средства за транспонирането на член 2, параграф 3 в националното си законодателството. По-конкретно, само няколко държави членки са избрали да се позоват на тези международни конвенции и тяхната връзка с директивата, докато останалите държави членки не се позовават изрично на приложението към директивата в своите национални мерки за транспониране. При всички положения международните конвенции и директивата не са инструменти, които си противоречат, а се допълват, и посочените в приложението инструменти представляват *lex specialis* по отношение на обхванатите от тях конкретни видове щети, произтичащи от различни корабни дейности, т.е. превоз на нефт по море с танкери, превоз на опасни и вредни вещества (ОВВ) по море, замърсяване с корабно гориво, отстраняване на потънало имущество. През 2008 г. държавите членки поеха стриктен ангажимент да ратифицират всички изброени в приложението¹⁴ конвенции и Комисията ще продължи да призовава държавите членки да отбелязват напредък в това отношение¹⁵.

Както е посочено в раздел 2 по-горе, в директивата липсва определение на понятието „кораб“ като такова. С оглед на член 2, параграф 2 и член 3, буква а) обаче нейното приложно поле е ограничено до кораби, плаващи по море, и в нея изрично се изключват военни кораби или други кораби — държавна собственост или експлоатирани от дадена държава, използвани за публични нетърговски цели. Освен това нейната приложимост по отношение на различни видове кораби е свързана също така с приложното поле на държавата на знамето и държавния пристанищен контрол, които представляват двата механизма за прилагане на директивата. Докато даден кораб отговаря на условията за проверка по реда на държавния пристанищен контрол в съответствие с Директива 2009/16/ЕО, може да се очаква да се извърши проверка, за да се потвърди приложимостта и съответствието с разпоредбите на директивата.

В член 3 от директивата се съдържа определение за „корабособственик“, което е в съответствие с LLMCот 1996 г.. Последният инструмент е ясно установен и в раздела за определения на директивата като консолидирания текст на LLMC от 1976 г., изменен с Протокола от 1996 г. Накрая, понятието „застраховка“ е неизчерпателно, като се копира дословно определението за застраховка, включено в Резолюция А.898(21) на ММО. С това се прави препратка към „застраховка за вреди от вида, обичайно предлаган от членовете на *International Group of P&I Clubs*“ като пример за съответстващо покритие.

информация относно ратифицирането на всички конвенции на ММО можете на намерите на следния адрес:

<http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202015.pdf>

¹⁴ Документ № 15859/08 ADD 1 на Съвета, от 19.11.2008 г., „Декларация от държавите членки относно морската безопасност“.

¹⁵ По-специално по отношение на Конвенцията HNS Комисията представя две успоредни предложения, позволяващи на държавите членки да станат страни по Протокола от 2010 г. към Конвенцията HNS, което е в интерес на Съюза, вж. COM (2015) 304 final и COM (2015) 305 final, приети на 22.6.2015 г.

4.2 Задължението да се притежава застраховка (член 4)

В член 4 от директивата е предвидено задължението да се притежава подходяща застраховка от корабособственици:

- а) чийто кораб плава под знамето на държава членка;
- б) чийто кораб влиза в пристанище под юрисдикцията на държавата членка; и
- в) чийто кораб извършва дейности в териториалните води на държава членка, при условие че съответната държава членка е избрала да включи това движение в приложното поле на директивата и без да се засягат правилата на международното право за мирно преминаване.

В директивата също така се предвижда застраховката да покрива исовете, попадащи в приложното поле на LLMC от 1996 г., като исовете, подлежащи на ограничаване на отговорността. Размерът на застраховката за всеки отделен кораб и за произшествие трябва да е равен на съответната максимална сума за ограничаване на отговорността съгласно LLMC от 1996 г.

Държавите членки, в качеството си на държави на знамето и пристанищни държави, трябва да изискват от корабособствениците да спазват съответното задължение, произтичащо от директивата. Всички държави членки имат определени национални компетентни органи за изпълнение на задълженията по член 4 от директивата.

По отношение на прилагането от държавата на знамето обаче само няколко държави членки докладват, че ще се извърши проверка на валидността на съответното удостоверение за застраховка, по-специално за да се провери и потвърди съответствието по отношение на покритието за отговорност¹⁶. Наред с това по отношение на държавния пристанищен контрол не всички държави членки са предоставили ефективен показател за това, как се проверява дали удостоверението за застраховка, което кораби, плаващи под чуждо знаме, притежават при влизане в пристанищата им, е подходящо. Само ограничен брой държави членки са докладвали на Комисията, че по време на инспекциите по реда на държавния пристанищен контрол се извършва проверка на валидността на удостоверението за застраховка, по специално по отношение на покритието за отговорност.

По отношение на възможността да се изисква застраховка за кораби, извършващи дейност в териториалните води на държавите членки, няколко държави членки са докладвали, че са транспонирали това изискване в националното си законодателство. Комисията обаче не е получила достатъчно информация, за да установи как това изискване се прилага от държавите членки¹⁷.

¹⁶ Една държава членка е докладвала, че използва процедура за регистрация, за да контролира изпълнението на задължението на корабособствениците, а друга държава членка докладва, че извършва съответните одити на офисите на корабособствениците.

¹⁷ Само една държава членка докладва, че проверката на застраховка за кораби, плаващи под чуждо знаме в нейните териториални води, е задължение на крайбрежните служби по морския трафик.

4.3 Проверки и съответствие чрез държавен пристанищен контрол (член 5)

В член 5 от директивата се предвижда от кораби, които влизат в пристанищата на държава членка и плават под знамето на друга държава, да се изисква да имат застраховка, покриваща морски искове в съответствие с член 4 от директивата. Държавите членки изпълняват задълженията си като пристанищни държави съгласно директивата чрез проверки по реда на държавния пристанищен контрол, извършени в рамките на Директива 2009/16/ЕО¹⁸.

Въпреки че плавателни съдове, които подлежат на държавен пристанищен контрол, не се подлагат на проверка въз основа на техния застрахователен статус¹⁹, съгласно Директива 2009/16/ЕО всяка проверка на кораб от пристанищна държава трябва да включва проверка за наличието на борда на удостоверение за застраховка в съответствие с член 6 от директивата. Проверката на удостоверението за застраховка е част от проверката по реда на държавния пристанищен контрол в съответствие с приложение IV, точка 41 от Директива 2009/16/ЕО. Нито една проверка по реда на държавния пристанищен контрол не може да бъде регистрирана в THETIS, освен ако съответно не е докладвано за извършването на проверка за наличието на удостоверение за застраховка. В THETIS е създаден специализиран модул („THETIS-I“) за регистриране на неизправности в държавите членки съгласно директивата, който е в действие от 1 юли 2013 г. Въпреки че не всеки плавателен съд се проверява при всяко посещение, системното отразяване на проверките по линия на режима на ЕС за държавния пристанищен контрол показва, че всеки отделен плавателен съд, влизащ в пристанища на ЕС, се проверява средно на 11 месеца.

Освен това няколко държави членки са докладвали, че преди влизане изискват от корабите, влизащи в техните пристанища, уведомление за застраховка, като използват главно Системата на Съюза за обмен на морска информация²⁰ (SafeSeaNet, (SSN)). Изискванията за уведомление преди влизане са от полза за определяне на корабите, които да бъдат проверявани, и допринася за по-ефективното и рационално прилагане на директивата. Заслужава си да се отбележи, че съгласно член 16, параграф 1, буква г) от Директива 2002/59/ЕО за кораби, които не успяват да уведомят за удостоверения за

¹⁸ Някои държави членки докладват, че за да потвърдят спазването на специфичните изисквания на директивата, те могат да извършват проверки по реда на държавния пристанищен контрол съгласно националния режим.

¹⁹ Проверките по реда на държавния пристанищен контрол се различават в зависимост от риска, който представляват корабите: най-опасните кораби се проверяват най-често, докато тези плавателни съдове, които преминават проверката без проблеми, подлежат на по-редки проверки. На кораби, които непрекъснато са под стандарта, може да им бъде забранено да влизат в европейски води (вж. <https://portal.emsa.europa.eu/web/thetis/refusal-of-access>); в същото време Комисията публикува списъци на корабособственици, които непрекъснато се намират под стандарта (<https://portal.emsa.europa.eu/web/thetis/company-performance>), в съответствие с Регламент (ЕС) № 802/2010 на Комисията от 13 септември 2010 г. за прилагане на член 10, параграф 3 и член 27 от Директива 2009/16/ЕО на Европейския парламент и на Съвета по отношение на показателите на дружеството, изменен с Регламент за изпълнение (ЕС) № 1205/2012 на Комисията от 14 декември 2012 г. (ОВ L 347 15.12.2012 г., стр. 10).

²⁰ SafeSeaNet (SSN) е създадена съгласно Директива 2002/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета за създаване на система на Общността за контрол на движението на корабите и за информация и отменяща Директива 93/75/ЕИО на Съвета, ОВ L 208, 5.8.2002 г., стр. 10, изменена. SSN се управлява от ЕАМБ.

застраховка или финансови гаранции съгласно законодателството на Съюза и международните правила, или нямат такива, следва да се съобщава на съответните брегови станции в други държави членки, разположени по планирания курс на кораба.

Комисията твърдо подкрепя тази практика, отговаряща и на целите на настоящата директива, както е посочено в оценката на въздействието, от която произтича предложението на Комисията за директива относно гражданската отговорност и финансовите гаранции на корабособствениците²¹, довело до приемането на директивата.

Освен това уведомлението за застраховка преди влизане, съчетано с възможността за опростяване на докладването, предложено от SSN, може да се окаже ефективно средство за преодоляване на несигурността по отношение на отговорността на корабособственика и наличието на компенсация, когато корабът се нуждае от помощ²² във или в близост до водите на ЕС. Използването на SSN за получаване и споделяне на информацията относно застрахователното покритие на кораби, влизащи в пристанищата на ЕС, може да бъде особено полезно за националните компетентни органи, проучващи възможността за приемането на нуждаещ се от помощ кораб при намирането на място за убежище²³.

В случай на неспазване на директивата от кораб, влизащ в пристанището на държава членка и плаващ под знамето на друга държава, а именно липсата на подходящо застрахователно покритие, е възможно задържане на кораба в съответствие с Директива 2009/16/ЕО. Освен това в член 5, параграф 2 от директивата се предоставя допълнителен инструмент към предвидения в Директива 2009/16/ЕО. Този инструмент, чието прилагане става по преценка на държавите членки, предвижда експулсирането на несъответстващите на изискванията кораби от пристанището на държавата членка с едновременно уведомяване на Комисията, другите държави членки и съответната държава на знамето, което в крайна сметка води до отказ за влизането на съответния кораб в пристанище на друга държава членка. Уведомяването се извършва чрез SSN, като се използва разработен за тази цел образец „доклад за произшествие“²⁴. По-голямата част от държавите членки са транспонирали тази възможност за експулсиране; въпреки това експулсирането на кораби продължава да е рядко срещано в ЕС.

4.4 Удостоверяване на застраховка (член 6)

В член 6 от директивата се предвиждат минималните изисквания, които трябва да бъдат изпълнени, за да се удостовери съществуването на подходяща застраховка на борда на кораба в съответствие с член 4. При проверката на застраховката разглеждането на

²¹ SEC/2005/1517 и COM (2005) 593 окончателен, вж. по-горе, бележка 11.

²² „Нуждаещ се от помощ кораб“ означава, без да се засягат разпоредбите на Конвенцията SAR за търсене и спасяване по море, кораб в ситуация, която може да причини загуба на кораба или екологична, или навигационна опасност“ в съответствие с член 3, буква х) от Директива 2002/59/ЕО.

²³ „Място за убежище“ означава пристанище, част от пристанище или друго защитено място за хвърляне на котва или друга защитена зона, посочена от държавата членка за приемане на бедстващи кораби“ в съответствие с член 3, буква м) от Директива 2002/59/ЕО.

²⁴ Насоки за докладване на произшествия на SSN, том 2, приложение 7.

удостоверението е съсредоточено основно върху минималното официално съдържание, както е предвидено в член 6 от директивата. Контролът на автентичността на удостоверението и разглеждането на ограниченията на отговорността съгласно LLMC от 1996 г. са прилагани по-рядко от държавите членки²⁵. Има основания да се смята, че ограничен брой държави членки²⁶ са въвели национални насоки относно проверката на застраховка.

Уместен въпрос в случаите, когато подходите на държавите членки се различават, е приемането в практиката — главно по време на държавния пристанищен контрол — на удостоверения за застраховка в електронен формат. Важно е да се посочи, че застрахователният сектор е възприел почти изцяло използването на електронни удостоверения (напр. Удостоверение за влизане на Р&I); а ММО е одобрила „Насоки за използването на електронни удостоверения“²⁷ в корабоплаването, което може да е уместно също така за проверка на застраховката. Електронните варианти на удостоверенията имат специфични характеристики и са въведени процедури, които позволяват проверяването на тяхната автентичност и последваща проверка. За да се гарантира, че използването на електронни удостоверения за целите на настоящата директива е прието и се прилага от държавите членки, следва да се предвиди по-нататъшно разглеждане на този въпрос.

4.5 Санкции за несъответствие на собствени кораби (член 7)

За целите на изпълнението на изисквания за държава на знамето съгласно член 4 от директивата, в член 7 се предвижда създаването на система от санкции, които да се прилагат в случай на нарушаване на постановените в тази област национални разпоредби. Установените по тази разпоредба национални санкции трябва да бъдат ефективни, пропорционални и възпиращи. Въз основа на прегледа на съобщенията на Комисията национални мерки за транспониране и отговорите на държавите членки при проучването на ЕАМБ тълкуването на посоченото изискване съгласно директивата се различава в държавите членки главно по отношение на съответния размер на финансовите санкции. По посочената разпоредба не са докладвани случаи на налагане на санкции за неспазване на директивата от кораби, плаващи под знамето на някоя държава членка.²⁸

²⁵ Основано на отговорите на въпросника, получени от ЕАМБ в хода на проучването.

²⁶ Четири държави членки в съответствие с резултатите от проучването на ЕАМБ.

²⁷ ММО FAL.5/Circ.39/Rev.1, 7 октомври 2014 г., може да бъде намерен на:

<http://www.imo.org/en/OurWork/Facilitation/Electronic%20Business/Pages/default.aspx>

„На 39-тата сесия на комитета FAL се споразумяха, че електронните удостоверения следва да се третираят като еквивалент на традиционните хартиени удостоверения, при условие че удостоверенията и уебсайта, използван за достъп до тях, съответстват на насоките, одобрени от организацията, и че специфичните указания за проверка се намират на борда на кораба.“

²⁸ Вж. по-нататък [Раздел 5.1](#).

5. СВЪРЗАНИ С ИЗПЪЛНЕНИЕТО ДАННИ

Изпълнението на задълженията, наложени от директивата на корабособствениците, е отговорност на държавите членки. В настоящия раздел е обобщена информацията, събрана чрез отговорите на държавите членки при проведеното от ЕАМБ проучване, съпоставена с данните, достъпни чрез THETIS.

5.1 Прилагане от държавата на знамето — членка на ЕС

Докладите от държавите членки в THETIS относно резултата от инспекциите по реда на държавния пристанищен контрол на кораби, плаващи под знамето на друга държава — членка на ЕС, показват, че по отношение на кораби, плаващи под знамената на държави — членки на ЕС, в периода от юли 2013 г. до края на септември 2015 г.²⁹ са установени 13 случая на несъответствие, свързани с удостоверения за застраховка. При съпоставянето им с общия брой от 45 случая на несъответствие, свързани с удостоверения за застраховка относно кораби, регистрирани в THETIS в рамките на същия период, може да се стигне до заключение, че корабите, плаващи под знамето на държава — членка на ЕС, представляват близо една трета (29 %) от общия брой на случаите на несъответствие.

Въпреки това трябва да се има предвид, че процентът на несъответстващите на изискванията кораби, плаващи под знамето на държава — членка на ЕС, по отношение на общия брой на инспекциите по реда на държавния пристанищен контрол на такива кораби е много нисък, т.е. 0,1 %. Освен това процентът на несъответствие на кораби, плаващи под знамето на държава — членка на ЕС, е по-нисък в сравнение с корабите, които не плават под знамето на държава — членка на ЕС (съответно 0,1 % в сравнение с 0,15 % за кораби, които не са от ЕС³⁰).

Въпреки че, както беше описано по-горе, има няколко докладвани чрез THETIS случая на несъответствие относно кораби, плаващи под националните знамена на държави — членки на ЕС, не е докладвано за държава членка, на която да е наложена каквато и да е санкция срещу кораб, плаващ под нейно знаме, за липсата на подходящо застрахователно покритие съгласно директивата.

5.2 Държавен пристанищен контрол

От 1 януари 2012 г. досега държавите членки са провели значителен брой проверки в съответствие с член 5 от директивата в рамките на инспекциите по реда на държавния пристанищен контрол, както е показано в приложение А към настоящия доклад³¹.

От 1 юли 2013 г., когато започна функционирането на специализирания модул за THETIS (THETIS-I), до септември 2015 г. са регистрирани общо 34 944 инспекции. При прилагането на държавния пристанищен контрол са установени общо 45 неизправности

²⁹ Вж. приложение А.

³⁰ Общо: 13 331 проверки на кораби, плаващи под знамето на държава — членка на ЕС, разкриха 13 неизправности, а 21 613 проверки на кораби, плаващи под знамето на държава извън ЕС, разкриха 32 неизправности. Вж. приложение В.

³¹ В периода януари 2012 г.—септември 2015 г. в THETIS са регистрирани общо 58 768 проверки по реда на държавния пристанищен контрол от държавите — членки на ЕС.

съгласно директивата, както е показано в приложение Б към настоящия доклад³². При съпоставяне с общия брой от 34 944 инспекции, тези 45 неизправности означават 99,87 % процента на съответствие, което представлява значителен процент³³.

По-подробно, съответните годишни проценти на несъответствие³⁴ във връзка с общия брой инспекции на кораби са: 0,15 % за 2013 г., 0,09 % за 2014 г. и 0,16 % за 2015 г. В повечето случаи³⁵ държавите членки са поискали корекция на съответния пропуск преди отпътуване и само в 4 от общо 45 случая (т.е. 9 %) е издадена заповед за задържане³⁶.

По-голямата част от държавите членки са транспонирали разпоредбите на член 5, параграф 2³⁷ относно възможността за издаване на заповед за отстраняване поради неспазване на директивата. Според информация в THETIS измежду държавите членки, които прилагат тази възможност, само една държава членка³⁸ е издала заповед за отстраняване (издадена през 2013 г. и вдигната през 2015 г.). Освен това друга държава членка³⁹ е издала две заповеди за отстраняване, за които останалите държави членки са надлежно уведомени чрез SSN и за което е съобщено на Комисията, но не са регистрирани в THETIS, тъй като тези заповеди за отстраняване са издадени преди юли 2013 г., когато „THETIS-I“ започва да функционира.

Накрая, някои държави членки⁴⁰ са наложили също така санкции от финансов характер срещу кораби, плаващи под знамето на държава извън ЕС, които навлизат в техните пристанища и които не спазват директивата.

6. ЗАКЛЮЧЕНИЯ

Директивата е в сила от приблизително четири години и има основания да се смята, че работи добре в стремежа към постигане на заложените в нея цели. По-специално, както показват докладите за спазване на разпоредбите, които се основават на наличната информация, по-голямата част от корабите, плаващи под знамената на държави — членки на ЕС, или влизащи в пристанища на ЕС, имат подходяща застрахова в съответствие с директивата. Поради това създадената съгласно директивата система

³² Регистрирани в THETIS в периода юли 2013 г.—септември 2015 г.

³³ Процентът на несъответствие на всички кораби, акостиращи в пристанища на държави — членки на ЕС, е 0,13 %.

³⁴ Според записите в THETIS в периода юли 2013 г.—септември 2015 г.

³⁵ Забележка.: Съгласно данните на THETIS неизправностите, които са „отстранени“ или „които трябва да бъдат отстранени преди отпътуване“, са 33 от общо 45.

³⁶ Вж. приложение Б. Забележка: Една държава членка е докладвала задържане в отговор на проучването на ЕАМБ, което не е регистрирано в THETIS; поради това не е включено в таблицата в приложение Б.

³⁷ Три държави членки не са транспонирали посочената разпоредба и прилагат само мярката за задържане при прилагане на съответните разпоредби на директивата чрез държавния пристанищен контрол.

³⁸ Вж. приложение Б.

³⁹ Вж. приложение Б.

⁴⁰ Шест държави членки докладват прилагането на финансови санкции за кораби, плаващи под чуждо знаме, в отговор на проучването на ЕАМБ.

дава разумна гаранция, че ако произшествие, в което участва такъв кораб, води до загуба за трета страна и впоследствие до подаването на морски искове, както е посочено в LLMC от 1996 г., пострадалите ще могат да получат компенсация от корабособственика и неговия застраховател до размера на съответното ограничение на отговорността.

Както е посочено в настоящия доклад, по някои проблеми, свързани с прилагането и изпълнението на задълженията, произтичащи от директивата, може да има допълнително подобрене, като съществуващата оперативна информация и системите за обмен за постигане на по-единно прилагане на директивата се използват по-добре както от гледна точка на държавите на знамето, така и от гледна точка на пристанищните държави.