

BG

BG

BG



КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, 26.11.2008
COM(2008) 830 окончателен

2005/0238 (COD)

СТАНОВИЩЕ НА КОМИСИЯТА

**в съответствие с член 251, параграф 2, трета алинея, буква в) от Договора за ЕО
относно внесените изменения от страна на Европейския парламент
в общата позиция на Съвета, отнасяща се за
предложението за**

ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

относно държавния пристанищен контрол (преработена)

**ЗА ИЗМЕНЕНИЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕТО НА КОМИСИЯТА съгласно член 250, параграф
2 от Договора за ЕО**

СТАНОВИЩЕ НА КОМИСИЯТА

**в съответствие с член 251, параграф 2, трета алинея, буква в) от Договора за ЕО
относно внесените изменения от страна на Европейския парламент
в общата позиция на Съвета, отнасяща се за
предложението за**

ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

относно държавния пристанищен контрол (преработена)

(текст от значение за ЕИП)

1. ВЪВЕДЕНИЕ

Член 251, параграф 2, трета алинея, буква в) от Договора за ЕО предвижда, че Комисията представя становище по измененията, предложени от Европейския парламент на второ четене. Комисията излага по-долу своето становище за 34-те изменения, предложени от парламента.

2. ХРОНОЛОГИЯ

Дата на предоставяне на предложението на Европейския парламент и Съвета	9.1.2006 г.
Дата на становището на Европейския икономически и социален комитет	13.9.2006 г.
Дата на становището на Комитета на регионите	15.6.2006 г.
Дата на становището на Европейския парламент на първо четене	25.4.2007 г.
Дата на приемане на общата позиция (Малта се въздържа))	6.6.2008 г.
Дата на становището на Европейския парламент на второ четене	24.9.2008 г.

3. ЦЕЛ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

Предложението за преработване на Директива 95/21 относно държавния пристанищен контрол представлява един от елементите на серия от мерки, целящи засилването и допълването на съществуващото законодателство по отношение на сигурността на корабоплаването.

То има две цели: първата е да се консолидира директивата в единен текст, като по този начин се направи по-четлива и последователна.

Втората е да се започне реформа в дълбочина на съществуващата система, като се замени сегашният режим, основан върху количествен праг от 25 % на инспектираните кораби от всяка държава-членка, с колективна цел за инспектиране на всички кораби, които извършват спиране в ЕС, с по-многобройни проверки на корабите с високорисков профил. По този начин най-опасните кораби ще бъдат инспектирани на всеки 6 месеца, докато качествените кораби ще бъдат инспектирани по-рядко.

Предложението за преработване на директивата относно държавния пристанищен контрол надлежно взема предвид заключенията на временната комисия MARE, създадена от Европейския парламент след произшествието с PRESTIGE. То предвижда засилване на режима на забрана, прилагайки го за всички категории кораби, като установява минимален срок за забрана и предвижда постоянна забрана за корабите, които вече са били обект на две забрани и които са били задържани за трети път. Комисията предлага също публикуване на черен списък на корабните дружества с ниско качество на работа.

И накрая, по отношение на техническите си аспекти, предложението се опира на експертните оценки, извършвани според меморандума от Париж (МП) относно държавния пристанищен контрол.

4. СТАНОВИЩЕ НА КОМИСИЯТА ПО ИЗМЕНЕНИЯТА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

4.1. Изменения, приети от Комисията

4.1.1. Изменения, приети изцяло

Комисията може да приеме поправки 1, 3, 5, 6, 7, 12, 14, 16, 26, 30, 32, 36, 38, 39, 40, 42, 44, 45 и 51.

4.1.2. Изменения, приети частично

Общите цели на изменение 15, което уточнява приложното поле на директивата по отношение на котвените стоянки, могат да бъдат подкрепени. Все пак определени елементи не могат да бъдат приети в сегашния им вид, особено разпоредбите по отношение на условията и реда на дерогация от директивата, приложими спрямо държавите без излаз на море, които не могат да бъдат оставени на комитологията, а трябва да бъдат определени в текста, тъй като става дума за негови основни елементи.

По въпроса за гъвкавостта, предоставена на държавите-членки спрямо техните задължения за инспекции, изменения 19, 22 и 24 съдържат полезни уточнения, които Комисията може да приеме. Все пак пълната липса на гъвкавост при функционирането на системата за инспекции не е приемлива. Известна доза гъвкавост всъщност е абсолютно необходима, за да се вземат предвид оперативните реалности и да се гарантира равномерното разпределяне на извършването на инспекции между държавите-членки, с оглед да се достигне колективната цел от 100 % инспекции.

Що се отнася до отказа за достъп в пристанищата на държавите-членки, изменение 31 прилага правилата на забраната без да прави разлика между корабите под флага на държава в черния списък или в сивия списък на меморандума от Париж, като за това се придържа към първоначалното предложение на Комисията. Все пак Комисията прие общата позиция на Съвета, която предвижда по-малко неблагоприятен режим за корабите в сивия списък.

Изменение 28, което предвижда прибягване до комитологията за определяне на някои критерии за рисковия профил на корабите, може да бъде прието освен за някои елементи, които вече са в обхвата на комитологията.

Изменения 25 и 50, целящи да задължат корабите, подложени на засилени инспекции, да уведомяват за своето пристигане в пристанище, са приемливи освен относно прекомерното и ненужно изискване да се изпрати информация за всички пристанища, посетени преди това от кораба. Изменение 4 премахва съображението, въведено от Съвета, относно предаването от страна на пристанищните власти на тази информация на инспекторите от държавния пристанищен контрол при условие, че разполагат с достатъчни ресурси. Премахването на това условие може да бъде подкрепено, но останалата част от съображението може да бъде запазена.

Изменение 33, приемливо по принцип, изисква от компетентните органи да извършват предварителна оценка на получените жалби. Все пак допълнителното изискване жалбата да е мотивирана и специфична представлява прекомерно ограничение на правото да се обжалва.

Целите на изменение 43 относно оценката на прилагането на директивата от страна на Комисията могат да бъдат подкрепени. Все пак срокът от 18 месеца, предоставен на Комисията, за да оцени прилагането на директивата, е очевидно недостатъчен. Действително основната част от работата се състои от разглеждане в дълбочина на въздействието на тези механизми върху колективната цел да се инспектират всички кораби, извършващи спиране в пристанищата на Общността. Данните от инспекциите трябва да бъдат събрани и анализирани за представителен период от време. Нужен е срок от поне 36 месеца, за да бъде извършена както трябва тази оценка.

Изменения 2 и 17 повтарят елементи от предложението за директива относно гражданската отговорност на собствениците на кораби — неделима част от третия пакет за морска сигурност, за който все още няма споразумение в рамките на Съвета. Този подход може да бъде подкрепен от Комисията. Все пак те съдържат и нови елементи, целящи пълно обезщетение на вредите в името на принципа „замърсителят плаща“, които не могат да бъдат приети в този им вид. Освен това Комисията отбелязва постигнатото в рамките на Съвета от 9 октомври 2008 г. политическо споразумение относно предложението за директива във връзка с финансовите гаранции на притежателите на кораби за морските искове.

4.1.3. Изменения, приети по принцип и/или при условие че бъдат преформулирани.

Определенията за жалба (изменение 11) и за база данни от инспекциите (изменение 13) могат да бъдат приети, при условие че бъдат формулирани по-добре.

Изменения 27 и 49, описващи елементите на рисковия профил и обхвата на засилените инспекции, са приемливи, но следва да бъдат преформулирани (думата „shall“ следва да се замени с думата „are“: не става дума за задължения, а за обикновено фактическо описание).

Изменение 34, изискващо от инспекторите да информират пристанищните власти в случай на задържане, е приемливо по принцип, но следва да бъде преформулирано, за да се впише в една по-глобална рамка на сътрудничество между контролните органи на пристанищната държава и пристанищните власти.

Комисията подкрепя целта на изменение 35, което насърчава сътрудничеството между държавите-членки в областта на обжалването на решения за задържане или на отказ за даване на достъп, но счита, че ще бъде достатъчно тази цел да бъде спомената в някои от съображенията.

Изменение 41, целящо изпращането в базата данни за инспекциите на информацията относно пристигането и заминаването на корабите е приемливо, но предвиденият срок за това изпращане изглежда прекалено кратък.

4.2. Изменения, отхвърлени от Комисията

Изменение 8 : Комисията прие общата позиция, която запазва по-скоро идеята за система на инспекции, отколкото за режим на инспекции.

Изменение 9, въвеждащо определение на пристанище, не е приемливо: това определение не е полезно и освен това не е адаптирано, тъй като включва също частта от пристанището, която се намира на сушата.

Изменения 10 и 23 премахват гъвкавостта, предоставена на държавите-членки да не извършват нощни инспекции. Комисията не подкрепя това. Наистина тази гъвкавост е необходима предвид проблемите пред осъществяването и сигурността на персонала по време на нощните инспекции.

Изменение 18, което включва всички спирания на кораби на котвени стоянки в стойностите, въз основа на които се изчислява броят на инспекциите, които да се извършат от всяка държава-членка, не е приемливо, защото би довело до налагането на прекалена тежест от задължителни инспекции върху държавите-членки.

Изменения 20 и 21, които премахват механизмите за компенсиране, включени в общата позиция, за да разпределят равномерно броя на инспекциите между държавите-членки, не са приемливи, тъй като биха засилили съществуващото неравновесие в Общността. Без такъв механизъм върху някои държави-членки ще падне много голяма тежест от инспекции, докато за други, предвид характеристиките на трафика, ще бъде трудно да изпълнят своята квота от инспекции.

Изменение 37 задължава корабите, които не могат да отстранят своите неизправности в пристанището на инспекцията, да отидат директно т.е. без спиране в следващото пристанище за поправка. Това изискване е прекомерно и потенциално създава проблеми за сигурността, например, в случай че едно междинно спиране би се оказало задължително за разтоварване на опасния товар, намиращ се на борда на кораба.

Изменение 46 дава възможност корабите с нисък риск да бъдат инспектирани на всеки 30 месеца вместо на всеки 36. Това изменение се отклонява от целта на Комисията да възнагради качествените кораби, като намали тежестта от инспекции за корабите с нисък риск.

Комисията не приема изменения 47 и 48, предвиждащи да направят задължителна инспекцията на кораби, които не се уведомили за своето пристигане в пристанище и на тези, чиито недостатъци не са били отстранени. Наистина това ще доведе до значително и трудно управляемо увеличаване на броя на задължителните инспекции, които трябва да бъдат извършвани от компетентните органи.

5. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

По силата на член 250, параграф 2 от Договора за ЕО Комисията изменя своето предложението, както е посочено по-горе.