



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ

ЕВРОПЕЙСКИ ПАРЛАМЕНТ

СЪВЕТ

Брюксел, 11 октомври 2017 г.
(OR. en)

2016/0170 (COD)

PE-CONS 34/17

MAR 140
CODEC 1123

ЗАКОНОДАТЕЛНИ АКТОВЕ И ДРУГИ ПРАВНИ ИНСТРУМЕНТИ

Относно: ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА за
изменение на Директива 2009/45/ЕО за правилата за безопасност и
стандартите за пътническите кораби

ДИРЕКТИВА (ЕС) 2017/...
НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

от...

за изменение на Директива 2009/45/ЕО
за правилата за безопасност и стандартите за пътническите кораби

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 100, параграф 2 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет¹,

след консултация с Комитета на регионите,

в съответствие с обикновената законодателна процедура²,

¹ ОВ С 34, 2.2.2017 г., стр. 167.

² Позиция на Европейския парламент от 4 октомври 2017 г. (все още непубликувана в Официален вестник) и решение на Съвета от

като имат предвид, че:

- (1) За да се поддържа високо равнище на безопасност — а оттам и на доверие от страна на пътниците — осигурено от общи стандарти за безопасност, определени от Директива 2009/45/ЕО на Европейския парламент и на Съвета¹, и да се запазят условията на равнопоставеност, е необходимо да се подобри прилагането на посочената директива. Директива 2009/45/ЕО следва да се прилага само по отношение на пътническите кораби и плавателните съдове, за които са предназначени стандартите за безопасност на тази директива. Поради това редица специфични типове кораби следва да бъдат изключени от обхвата на тази директива и по-специално тендери, ветроходни кораби и кораби, превозващи, например до съоръжения, разположени в морето, обучен персонал, неангажиран в дейността на кораба.
- (2) Пренасяните на кораби тендери се използват за прехвърляне на пътници от пътнически кораби директно до брега и обратно, като се поема по най-краткия безопасен морски маршрут. Те не са подходящи и не следва да се използват за други видове услуги, например крайбрежни туристически екскурзии. Такива екскурзии следва да се извършват от кораби, които отговарят на изискванията за пътнически кораби на крайбрежната държава, както е посочено, *inter alia*, в насоките на ИМО (MSC.1/Circ. 1417 относно Насоки за тендери на пътнически кораби). Държавите членки и Комисията следва да насърчават обсъжданията в ИМО с оглед да се преразгледат насоките с цел повишаване на безопасността. Комисията следва да прецени дали е необходимо насоките да станат задължителни.

¹ Директива 2009/45/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 6 май 2009 г. за правилата за безопасност и стандартите за пътническите кораби (ОВ L 163, 25.6.2009 г., стр. 1).

- (3) От обхвата на Директива 2009/45/ЕО са изключени пътническите кораби, които не са с механично задвижване. Ветроходните кораби не следва да се сертифицират в съответствие с тази директива, когато механичното им задвижване е предназначено единствено за спомагателни цели и за използване при извънредни ситуации. Ето защо Комисията следва да направи оценка на необходимостта от общи европейски изисквания за тази категория пътнически кораби до 2020 г.
- (4) Съоръженията, разположени в морето, се обслужват от плавателни съдове, превозващи промишлен персонал. Този промишлен персонал трябва да премине успешно курс на задължително обучение по безопасност и да отговаря на определени задължителни критерии за медицинска годност. Ето защо за него следва да се прилагат различни и специфични правила за безопасност, които са извън обхвата на настоящата директива. Държавите членки и Комисията следва да подкрепят активно работата на ИМО в областта на стандартите за безопасност за крайбрежните плавателни съдове в съответствие с резолюция MSC.418(97) на ИМО.
- (5) Програмата за пригодност и резултатност на регулаторната рамка (REFIT) показва, че не всички държави членки сертифицират алуминиевите кораби съгласно Директива 2009/45/ЕО. Това създава неравностойно положение, което компрометира целта за постигане на общо, високо ниво на безопасност за пътниците, които извършват вътрешни плавания в Съюза. С цел да се избегне нееднаквото прилагане, произтичащо от различните тълкувания във връзка с определянето на алуминия като еквивалентен материал и приложимостта на съответните стандарти за пожарна безопасност, което води до различни тълкувания на обхвата на директивата, определението за „еквивалентен материал“ в Директива 2009/45/ЕО следва да бъде изяснено. Държавите членки следва да имат възможност да решат да прилагат по-строги мерки за предотвратяване на пожари, в съответствие с разпоредбите на настоящата директива относно допълнителни изисквания за безопасност.

- (6) Значителен брой пътнически кораби, изработени от алуминиева сплав, осигуряват редовни и чести морски връзки между различни пристанища в рамките на една държава членка. Тъй като спазването на изискванията на настоящата директива би имало сериозни последици за тези транспортни операции и свързаните с тях социално-икономически условия, както и финансови и технически последици за съществуващите и новите кораби, тези държави членки следва да имат възможността да прилагат за ограничен срок от време националното си право спрямо тези пътнически кораби, като същевременно гарантират запазването по подходящ начин на нивото на безопасност.
- (7) С оглед повишаване на правната яснота и последователност — а оттам и на равнището на безопасност — редица определения и разпоредби следва да бъдат актуализирани и съобразени в по-голяма степен със съответните международни правила или правила на Съюза. Правейки това следва да се обърне специално внимание да не се променя съществуващият обхват на Директива 2009/45/ЕО. По-специално определението за традиционен кораб следва да бъде по-добре приведено в съответствие с Директива 2002/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета¹, като същевременно се запазят настоящите критерии за годината на построяване и вида материал. Определението за яхта за развлечение и плавателен съд за развлечение следва да бъде по-добре съгласувано с Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море от 1974 г. (Конвенцията SOLAS от 1974 г.).

¹ Директива 2002/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 27 юни 2002 г. 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).

- (8) С оглед на принципа на пропорционалност действащите нормативни изисквания, произтичащи от Конвенцията SOLAS от 1974 г., се оказаха трудни за адаптиране към малки пътнически кораби с дължина под 24 метра. Освен това малките кораби се изграждат предимно от материали, различни от стоманата. Поради това само много ограничен брой такива кораби са сертифицирани съгласно Директива 2009/45/ЕО. В отсъствието на специфични опасения по отношение на безопасността и на подходящи стандарти, предвидени от Директива 2009/45/ЕО, корабите с дължина под 24 метра следва да бъдат изключени от обхвата на посочената директива и за тях следва да се прилагат специфични стандарти за безопасност, определени от държавите членки, които могат по-добре да направят оценка на местните ограничения за плаване на такива кораби от гледна точка на разстоянието до брега или пристанището и на метеорологичните условия. При определянето на тези стандарти държавите членки следва да вземат предвид насоките, които Комисията ще публикува. В тези насоки следва да се вземат съответно предвид други международни споразумения и конвенции на ИМО, когато е целесъобразно, и следва да се избягва въвеждането на допълнителни изисквания, които надхвърлят съществуващите международни правила. Комисията се приканва да приеме такива насоки във възможно най-кратък срок.
- (9) За да се опростят допълнително определенията за морски зони, съгласно Директива 2009/45/ЕО, и за да се сведе до минимум тежестта за държавите членки, излишните или неподходящите критерии следва да се премахнат. Като се запази нивото на безопасност, определението за морски зони, в които могат да оперират кораби от клас С и D, следва бъде опростено, като за целите на определянето на морски зони се премахне критерият „на която корабокруширалите лица могат да акостират“ и като се премахне „разстояние до мястото за подслон“. Целесъобразността на дадена крайбрежна ивица като място за подслон е динамичен параметър, който може да бъде оценяван от държавите членки единствено за всеки отделен случай. При необходимост в свидетелството за сигурност на пътническия кораб следва да се отбележат всички експлоатационни ограничения за даден кораб, свързани с отстоянието му от място за подслон.

- (10) Поради специфичните географски и климатични характеристики и големия брой острови, които трябва да бъдат обслужвани редовно и често в Гърция, както за връзка с континенталната част, така и между тях, и произтичащите от това голям брой възможни морски връзки, на Гърция следва да бъде разрешена дерогация от изискването за създаване на морски зони. Вместо това на Гърция следва да се разреши да класифицира пътническите кораби според конкретния морски маршрут, по които те извършват дейност, като се запазят същите критерии за класовете пътнически кораби и същите стандарти за безопасност.
- (11) С цел да се избегнат непреднамерените отрицателни последици от сега действащите разпоредби, по силата на които преустроените товарни кораби не могат да се считат за нови пътнически кораби, следва да се поясни, че изискванията за преустрояването се прилагат не само за съществуващите пътнически кораби, но за всички кораби.
- (12) Тъй като съгласно Директива 2009/16/ЕО на Европейския парламент и на Съвета¹ държавата на пристанището може да прави проверки на пътнически кораб или високоскоростен пътнически плавателен съд, плаващ под знаме, различно от това на държавата на пристанището, когато те извършват вътрешни пътувания, специфичните разпоредби на член 5, параграф 3 от Директива 2009/45/ЕО вече са излишни и следва да бъдат заличени.

¹ Директива 2009/16/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно държавния пристанищен контрол (ОВ L 131, 28.5.2009 г., стр. 57).

- (13) С оглед на различията в подхода между изискванията на Конвенцията SOLAS от 1974 г. за стабилност при повреда и специфичните европейски изисквания за стабилност при повреда на ро-ро пътнически кораби, съдържащи се в Директива 2003/25/ЕО на Европейския парламент и на Съвета¹, необходимостта от Директива 2003/25/ЕО и добавената ѝ стойност следва да бъдат оценени въз основа на това дали тези изисквания на Конвенцията SOLAS от 1974 г. осигуряват същото ниво на безопасност.
- (14) С цел да се повиши прозрачността и да се улесни уведомяването от страна на държавите членки за освобождавания, еквивалентности и допълнителни мерки за безопасност, Комисията следва да създаде и поддържа база данни. Тя следва да включва мерките, за които е изпратено уведомление, в проектната и в приетата им форма. Приетите мерки следва да бъдат достъпни за обществеността.
- (15) С оглед на промените, въведени с Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС), следва съответно да се актуализират правомощията, предоставени на Комисията за изпълнението на Директива 2009/45/ЕО. Актовете за изпълнение следва да се приемат в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета².

¹ Директива 2003/25/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 14 април 2003 г. относно специфични изисквания за стабилност на ро-ро пътнически кораби (ОВ L 123, 17.5.2003 г., стр. 22).

² Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13).

- (16) С цел да се вземат предвид развитието на международно ниво и опитът, и да се повиши прозрачността, на Комисията следва да бъде делегирано правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от ДФЕС във връзка с неприлагането, за целите на настоящата директива на изменения на международните инструменти, ако това е необходимо, и актуализирането на техническите изисквания. От особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище, и тези консултациите да бъдат проведени в съответствие с принципите, определени в Междуинституционалното споразумение за по-добро законотворчество от 13 април 2016 година. По-специално, с цел осигуряване на равно участие при подготовката на делегираните актове, Европейският парламент и Съветът получават всички документи едновременно с експертите от държавите членки като техните експерти получават систематично достъп до заседанията на експертните групи на Комисията, занимаващи се с подготовката на делегираните актове.
- (17) Тъй като конкретните позовавания в член 14 на текущата работа в рамките на ИМО са остарели, този член следва да бъде заличен. Въпреки това общите цели на международните действия за подобряване на безопасността на пътническите кораби и за създаване на условия на равнопоставеност продължават да бъдат от значение и следва да се осъществяват в съответствие с Договорите. За тази цел държавите членки и Комисията следва да работят в рамките на ИМО за преразглеждане и за усъвършенстване на правилата на Конвенцията SOLAS от 1974 г..

- (18) Важно е всички наказания, определени от държавите членки, да се прилагат правилно и да бъдат ефективни, пропорционални и възпиращи.
- (19) С оглед на пълния цикъл на посещенията за наблюдение от страна на Европейската агенция за морска безопасност (ЕАМБ), Комисията следва да направи оценка на изпълнението на Директива 2009/45/ЕО до ... [девет години след датата на влизане в сила на настоящата директива за изменение] и да представи доклад за това на Европейския парламент и Съвета. Държавите членки следва да си сътрудничат с Комисията, за да се събере цялата информация, която е необходима за тази оценка.
- (20) За да не се налага непропорционална административна тежест на държавите членки без излаз на море, които нямат морски пристанища и които нямат кораби, плаващи под тяхното знаме, които да попадат в приложното поле на настоящата директива, на такива държави членки следва да бъде разрешена дерогация от разпоредбите на настоящата директива. Това означава, че доколкото тези условия са изпълнени, те не са задължени да транспонират настоящата директива.
- (21) Човешкият елемент е основна част от безопасността на кораба и свързаните с нея процедури. С цел запазване на високо равнище на безопасност е необходимо да се отчете връзката между безопасността, условията на живот на борда на кораба, условията на труд и професионалната подготовка, включително подготовката, свързана с трансгранични спасителни и аварийни операции в съответствие с международните изисквания. Поради това държавите членки и Комисията следва да играят активна роля на международно равнище, за да наблюдават и подобряват социалното измерение за морските лица на борда на корабите.

(22) За да се улесни процесът на прилагане, ЕАМБ следва да подпомага Комисията и държавите членки в съответствие с относимите разпоредби на Регламент (ЕО) № 1406/2002 на Европейския парламент и на Съвета¹.

(23) Поради това Директива 2009/45/ЕО следва да бъде съответно изменена,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

¹ Регламент (ЕО) № 1406/2002 на Европейския парламент и на Съвета от 27 юни 2002 г. за създаване на Европейска агенция за морска безопасност (ОВ L 208, 5.8.2002 г., стр. 1).

Член 1
Изменения на Директива 2009/45/ЕО

Директива 2009/45/ЕО се изменя, както следва:

1) Член 2 се изменя, както следва:

а) буква а) се заменя със следното:

„а) „международни конвенции“ означава следните конвенции, включително техните протоколи и изменения, в актуализираните им версии:

i) Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море от 1974 г. (Конвенцията SOLAS от 1974 г.); и

ii) Международната конвенция за товарните водолинии от 1966 г.;“;

б) буква б) се заменя със следното:

„б) „Кодекс за устойчивост в ненакърнено състояние“ означава „Кодекс за устойчивост в ненакърнено състояние на всички видове кораби, обхванати от инструментите на ИМО“, съдържащ се в Резолюция А.749(18) на Асамблеята на ИМО от 4 ноември 1993 г., или „Международен кодекс за устойчивост в ненакърнено състояние, 2008 г.“, съдържащ се в Резолюция MSC.267(85) на ИМО от 4 декември 2008 г., в техните актуализирана версии;“;

в) буква ж), подточка ii) се заменя със следното:

„ii) тяхната максимална скорост, както е определена в правило 1.4.30 от Кодекса за високоскоростни плавателни съдове от 1994 г. и в правило 1.4.38 от Кодекса за високоскоростни плавателни съдове от 2000 г., е по-малка от 20 възела;“;

г) буква м) се заменя със следното:

„м) „височина на носа“ означава височината на носа, определена в правило 39 на Международната конвенция за товарните водолинии от 1966 г.;“;

д) буква р) на първа алинея се заменя със следното:

„р) „морска зона“ означава всяка морска зона или морски маршрут, установени съгласно член 4;“;

е) буква с) се заменя със следното:

„с) „пристанищна зона“ означава зона, различна от морска зона, установена съгласно член 4, определена от държавата членка, която има компетентност спрямо нея, която обхваща най-отдалечените постоянни пристанищни съоръжения, които са неразделна част от пристанищната система или ограниченията, определени от естествените географски особености, които защитават естуар или подобна защитена зона;“;

ж) буква т) се заличава;

з) буква ф) се заменя със следното:

„ф) „държава на пристанището“ означава държава членка, към или от чието(ито) пристанище(а) корабът или плавателният съд, плаващ под знаме, различно от знамето на тази държава членка, осъществява вътрешни пътувания;“;

и) буква х) се заменя със следното:

„х) „призната организация“ означава организация, която е призната в съответствие с Регламент (ЕО) № 391/2009 на Европейския парламент и на Съвета*;

* 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 (ОВ L 131, 28.5.2009 г., стр. 11).“;

й) буква ш) се заменя със следното:

„ш) „лица с намалена подвижност“ означава лица, които изпитват особена трудност при използване на обществен транспорт, включително възрастни хора, лица с увреждания, лица със сетивни увреждания, лица, ползващи инвалидни колички, бременни жени и лица, които придружават малки деца;“;

к) добавят се следните букви:

„щ) „ветроходен кораб“ означава кораб, който се задвижва с платна, дори ако е оборудван с механично задвижване за спомагателни цели и за използване при извънредни ситуации;

- щ а) „еквивалентен материал“ означава алуминиева сплав или всеки друг негорим материал, който поради същността си или благодарение на осигурената му изолация запазва конструктивните си свойства и целостта си, по начин, еквивалентен на стоманата, в края на приложимото излагане на стандартното изпитване за определяне температурата на възпламеняване;
- щ б) „стандартно изпитване за определяне температурата на възпламеняване“ означава изпитване, при което образци от съответните водонепроницаеми прегради или палуби се подлагат в изпитвателна пещ на температури, съответстващи приблизително на стандартната крива време-температура, съгласно изпитвателния метод, описан в Международния кодекс за прилагане на процедури за пожарно изпитане от 2010 г., съдържащ се в Резолюция MSC.307(88) на ИМО от 3 декември 2010 г., в неговата актуализирана версия;
- щ в) „традиционен кораб“ означава всеки исторически пътнически кораб, проектиран преди 1965 г., и копията на такъв кораб, който е построен предимно с оригиналните материали, включително корабите, предназначени да насърчават и развиват традиционни умения и корабоплаване, които едновременно с това служат като действащи културни паметници, и които се експлоатират според традиционните принципи на корабоплаване и техники;
- щ г) „яхта за развлечение или плавателен съд за развлечение“ означава плавателен съд, който не извършва търговска дейност, независимо от начина му на задвижване;
- щ д) „тендер“ означава лодка, превозвана от кораб, която се използва за прехвърляне на над 12 пътници от неподвижен пътнически кораб до брега и обратно;

щда) „обслужващ кораб за съоръжения, разположени в морето“ означава кораб, използван за транспортиране и настаняване на промишлен персонал, който не извършва работа на борда, която да е от съществено значение за дейността на кораба;

щдб) „обслужващ плавателен съд за съоръжения, разположени в морето“ означава плавателен съд, използван за транспортиране и настаняване на промишлен персонал, който не извършва работа на борда, която да е от съществено значение за дейността на кораба;

ще) „ремонти, промени и модификации от значителен характер“ означава всяко от следните:

- всяка промяна, която изменя значително размерите на кораба, като удължаване чрез добавяне на нова средна секция на корпуса,
- всяка промяна, която изменя значително капацитета на кораба за превоз на пътници, като преустройство на палубата за превозни средства в помещения за настаняване на пътници,
- всяка промяна, която увеличава значително експлоатационния срок на кораба, като обновяване на помещенията за настаняване на пътници на цяла една палуба,
- всяко преобразуване на някакъв тип кораб в пътнически кораб.“;

2) Член 3 се заменя със следното:

„Член 3

Приложно поле

1. Настоящата директива се прилага за следните пътнически кораби и плавателни съдове, независимо от тяхното знаме, когато те извършват вътрешни пътувания:

- а) нови и съществуващи пътнически кораби с дължина от 24 метра и повече;
- б) високоскоростни пътнически плавателни съдове.

Всяка държава членка, в качеството си на държава на пристанището, гарантира, че пътническите кораби и високоскоростните пътнически плавателни съдове, които плават под знамето на държава, която не е държава членка, отговарят изцяло на изискванията на настоящата директива, преди да могат да извършват вътрешни пътувания в тази държава членка.

2. Настоящата директива не се прилага за:

- а) пътнически кораби, които са:
 - i) военни кораби или кораби за превозване на военни части,
 - ii) ветроходни кораби;
 - iii) кораби, които не са с механично задвижване;

- iv) плавателни съдове, построени от материал, различен от стомана или еквивалентен материал, и за които не се прилагат стандартите, отнасящи се до високоскоростните плавателни съдове (Резолюция MSC 36(63) или MSC.97(73)) или плавателни съдове с динамична устойчивост (Резолюция A.373(X));
 - v) дървени кораби с примитивно устройство;
 - vi) традиционни кораби;
 - vii) яхти за развлечение;
 - viii) кораби, ангажирани изключително в пристанищните зони;
 - ix) обслужващи кораби за съоръжения, разположени в морето; или
 - x) тендери;
- б) високоскоростни пътнически плавателни съдове, които са:
- i) военни кораби или кораби за превозване на военни части;
 - ii) плавателни съдове за развлечение;
 - iii) плавателни съдове, ангажирани изключително в пристанищните зони; или
 - iv) обслужващи плавателни съдове за съоръжения, разположени в морето.

3. Държавите членки, които нямат морски пристанища и които не разполагат с пътнически кораби или плавателни съдове, плаващи под тяхното знаме, които да попадат в обхвата на настоящата директива, могат да дерогират разпоредбите на настоящата директива, с изключение на задължението, посочено във втора алинея.

Държавите членки, които възнамеряват да се възползват от тази дерогация, съобщават на Комисията най-късно на ... [датата на транспониране на настоящата директива за изменение] дали са изпълнени съответните условия и след това ежегодно информират Комисията за всички последващи промени. Тези държави членки не могат да разрешават на кораби или плавателни съдове, които попадат в обхвата на настоящата директива, да плават под тяхно знаме, докато не транспонират и приложат настоящата директива.“;

3) Член 4 се заменя със следното:

„Член 4

Категоризация на морските зони и класовете пътнически кораби

1. Морските зони се подразделят на следните категории:

„Зона А“	означава морска зона извън зони В, С и D.
„Зона В“	означава морска зона, чиито географски координати в нито една точка не са на разстояние повече от 20 мили от бреговата линия, при прилив от средна височина, но която е извън зони С и D.
„Зона С“	означава морска зона, чиито географски координати в нито една точка не са на разстояние повече от 5 мили от бреговата линия при прилив от средна височина, но извън морска зона D, ако има такава. Освен това, вероятността значителната височина на вълната да надвишава 2,5 метра, е по-малка от 10% за период от една година при целогодишно опериране или за конкретен период при сезонно извършване на дейност, като например опериране през летния период.
„Зона D“	означава морска зона, чиито географски координати в нито една точка не са на разстояние повече от 3 мили от бреговата линия при прилив от средна височина. Освен това вероятността от значителна височина на вълната, надвишаваща 1,5 метра, е по-малка от 10% за срок от една година при целогодишно опериране или за конкретен период при сезонно опериране, като например опериране през летния период.

2. Всяка държава членка:

- а) създава и актуализира, когато е необходимо, списък на морските зони, попадащи в рамките на нейната компетентност;

- б) определя вътрешната граница на морската зона, която е най-близо до бреговата ѝ линия;
 - в) публикува списъка в публична база данни на интернет страницата на компетентната морска администрация;
 - г) уведомява Комисията къде е публикувана тази информация и я информира, когато се въвеждат изменения в списъка.
3. Чрез дерогация от задължението за изготвяне на списък на морските зони Гърция може да създаде и, когато е необходимо, актуализира списък на морските маршрути, който обхваща всички маршрути в рамките на Гърция, като използва съответните критерии за категориите, посочени в параграф 1.
4. Пътническите кораби се разделят на следните класове според морската зона, в която могат да оперират:
- | | |
|----------|--|
| „Клас А“ | означава пътнически кораб, който извършва вътрешни пътувания в зони А, В, С и D. |
| „Клас В“ | означава пътнически кораб, който извършва вътрешни пътувания в зони В, С и D. |
| „Клас С“ | означава пътнически кораб, който извършва вътрешни пътувания в зони С и D. |
| „Клас D“ | означава пътнически кораб, който извършва вътрешни пътувания в зона D. |
5. За високоскоростните пътнически плавателни съдове се прилагат категориите, определени в глава 1 (1.4.10) и (1.4.11) от Кодекса за високоскоростни плавателни съдове от 1994 г. или в глава 1 (1.4.12) и (1.4.13) от Кодекса за високоскоростни плавателни съдове от 2000 г.“;

4) Член 5 се изменя, както следва:

а) в параграф 2 втора алинея се заменя със следното:

„Всяка държава членка, като действа в качеството си на държава на пристанището, признава свидетелството за сигурност на високоскоростен плавателен съд и разрешителното за плаване, издадено от друга държава членка на високоскоростен пътнически плавателен съд, когато той извършва вътрешни пътувания, или свидетелството за сигурност на пътнически кораб по член 13, издадено от друга държава членка на пътническите кораби, когато извършват вътрешни пътувания.“;

б) параграф 3 се заличава;

в) параграф 4 се заменя със следното:

„4. Морското оборудване, отговарящо на изискванията, определени съгласно Директива 2014/90/ЕС на Европейския парламент и на Съвета*, се счита, че е в съответствие с изискванията на настоящата директива.

* Директива 2014/90/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 23 юли 2014 г. относно морското оборудване и за отмяна на Директива 96/98/ЕО на Съвета (ОВ L 257, 28.8.2014 г., стр. 146).“;

5) Член 6 се изменя, както следва:

а) параграф 1 се изменя, както следва:

i) буква а) се заменя със следното:

„а) построяването и поддръжката на корпуса, главните и спомагателните машини, електрическата част и автоматиката отговарят на стандартите, определени за класификация съгласно правилата на призната организация или равностойни правила, използвани от дадена администрация в съответствие с член 11, параграф 2 от Директива 2009/15/ЕО на Европейския парламент и на Съвета*;

* Директива 2009/15/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно общите правила и стандарти за организациите за проверка и преглед на кораби и за съответните дейности на морските администрации (ОВ L 131, 28.5.2009 г., стр. 47).“;

ii) буква в) се заличава;

б) в параграф 2, буква б):

– подточка ii) се заличава;

– подточка iii) се заменя със следното:

„iii) независимо от разпоредбите на подточка i), новите пътнически кораби от клас D се освобождават от изискването за минимална височина на носа, което се съдържа в Международната конвенция за товарните водолинии от 1966 г.“;

в) параграф 3 се изменя, както следва:

i) букви в) и г) се заменят със следното:

„в) съществуващите пътнически кораби от класове С и D се съобразяват със съответните специфични изисквания на настоящата директива, а по отношение на неуредените от тези изисквания въпроси — с правилата на администрацията на държавата на знамето. Тези правила осигурят равнище на безопасност, което е еквивалентно на това по глави II-1 и II-2 от приложение I, като същевременно се вземат предвид специфичните местни условия за опериране, свързани с морските зони, в които на тези класове кораби е разрешено да оперират; преди съществуващите пътнически кораби от класове С и D да започнат осъществяването на редовни вътрешни пътувания в държавата на пристанището, администрацията на държавата на знамето трябва да получи съгласие от държавата на пристанището относно тези правила;

г) когато държава членка счита, че правилата, които се изискват от администрацията на държавата на пристанището в съответствие с буква в) от настоящия параграф, са неприемливи, тя незабавно уведомява Комисията за това. Комисията приема актове за изпълнение, съдържащи нейното решение дали тези правила са приемливи. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 11, параграф 2.“;

ii) букви д) и е) се заличават;

г) параграф 4 се изменя, както следва:

i) в буква а) третото тире се заменя със следното:

„ те напълно отговарят на изискванията на Кодекса за безопасност на плавателни съдове с динамична устойчивост (Кодекс DSC), съдържащ се в Резолюция А.373(10) на ИМО, в неговата актуализирана версия;“;

ii) буква в) се заменя със следното:

„в) построяването и поддръжката на високоскоростни пътнически плавателни съдове и тяхното оборудване трябва да отговарят на правилата за класификация на високоскоростни плавателни съдове на призната организация или на еквивалентни правила, използвани от администрацията в съответствие с член 11, параграф 2 от Директива 2009/15/ЕО.“;

д) добавят се следните параграфи:

„5. Ремонт, промени или модификации от значителен характер по отношение на нови и съществуващи кораби, и свързаното с тях оборудване, трябва да бъдат в съответствие с изискванията за нови кораби установени в параграф 2, буква а); промените, извършени по отношение на даден кораб, които са предназначени единствено за постигане по-висок стандарт на живучест, не се считат за модификации от значителен характер.

6. Корабите, построени от еквивалентен материал преди ... [датата на влизане в сила на настоящата директива за изменение], трябва да отговарят на изискванията на настоящата директива до ... [6 години след датата, посочена в член 2, параграф 1, втора алинея].
7. Чрез дерогация от настоящата директива, държава членка с повече от 60 пътнически кораба, изработени от алуминиева сплав, плаващи под нейно знаме към ... [датата на влизане в сила на настоящата директива за изменение], може да освободи от прилагане на разпоредбите на настоящата директива следните пътнически кораби за следните периоди:
- а) пътническите кораби от класове В, С и D, изработени от алуминиева сплав след ... [датата на влизане в сила на настоящата директива за изменение] за срок от 10 години след посочената дата; и
 - б) пътническите кораби от класове В, С и D, изработени от алуминиева сплав преди ... [датата на влизане в сила на настоящата директива за изменение] за срок от 12 години след посочената дата;

при условие че тези кораби оперират изключително между пристанища на тази държава членка.

Всички държави членки, които желаят да се възползват от тази дерогация, уведомяват Комисията за това свое намерение до ... [датата, посочена в член 2, параграф 1, втора алинея] и информират Комисията за съдържанието. Те съобщават на Комисията и за всички последващи промени. Комисията информира другите държави членки в съответствие с член 9, параграф 4.“;

6) Член 7 се изменя, както следва:

а) параграф 1 се заменя със следното:

„1. Ро-ро пътническите кораби от клас С, киловете на които са били поставени или които са били на подобен етап на строителство на или след 1 октомври 2004 г., и всички ро-ро пътнически кораби от класове А и В трябва да отговарят на изискванията на членове 6, 8 и 9 от Директива 2003/25/ЕО.“;

б) параграф 2 се заличава;

7) Член 8 се изменя, както следва:

а) в параграф 3 втора алинея се заличава;

б) параграф 4 се заличава;

8) Член 9 се изменя, както следва:

а) параграф 2 се заменя със следното:

„2. Държава членка може, при спазване на процедурата, определена в параграф 4, да приеме мерки, допускащи еквиваленти на някои от специфичните изисквания на настоящата директива, при условие че тези еквиваленти са поне толкова ефективни, колкото и съответните изисквания.“;

б) параграф 4 се заменя със следното:

„4. Държава членка, която се ползва от правата, които се предоставят съгласно параграф 1, 2 или 3, действа в съответствие с втора до седма алинея от настоящия параграф.

Държавата членка уведомява Комисията за мерките, които възнамерява да приеме, като предоставя достатъчно подробности, за да удостовери, че се поддържа адекватно равнище на безопасност.

Ако в срок от шест месеца от датата на уведомяването Комисията приеме актове за изпълнение, съдържащи нейното решение, че предложените мерки не са оправдани, от съответната държава членка се изисква да измени или да не приема предложените мерки. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 11, параграф 2.

Приетите мерки се определят в съответното национално законодателство и се съобщават на Комисията и на другите държави членки.

Всички такива мерки се прилагат по отношение на всички пътнически кораби от същия клас или по отношение на плавателните съдове, които оперират при същите специфични условия без разграничения по отношение на тяхното знаме или националност или място на установяване на техния оператор.

Мерките, посочени в параграф 3, се прилагат единствено доколкото корабът или плавателният съд оперират при специфичните условия.

Държавите членки уведомяват Комисията за мерките, посочени във втора и четвърта алинея посредством база данни, създадена и поддържана от Комисията за тази цел, и до която Комисията и държавите членки имат достъп. Комисията представя приетите мерки на общодостъпен уебсайт.“;

в) в параграф 5 буква в) се заменя със следното:

„в) Комисията приема актове за изпълнение, съдържащи нейното решение дали решението на държавата членка да спре експлоатацията на такъв кораб или плавателен съд или да наложи допълнителните мерки е оправдано по причини, свързани със сериозна заплаха за безопасността на живота или имуществото или за околната среда, и ако спирането или налагането на допълнителните мерки не е оправдано, актове за изпълнение, съдържащи нейното решение да изиска от съответната държава членка да оттегли спирането или мерките. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 11, параграф 2.“;

9) Член 10 се изменя, както следва:

а) в параграф 1 буква г) се заменя със следното:

„г) конкретните позовавания на „международни конвенции“ и резолюциите на ИМО, посочени в член 2, букви ж), м), р) и щб), член 3, параграф 2, буква а), член 6, параграф 1, буква б) и член 6, параграф 2, буква б).“;

б) в параграф 2:

i) буква б) се заменя със следното:

„б) се адаптират техническите спецификации, които се съдържат в измененията на международните конвенции за корабите от тип В, С и D и плавателните съдове, с оглед на натрупания опит;“;

ii) добавят се следните букви:

„в) се опростят и изяснят техническите елементи, с оглед на натрупания при прилагането им опит;

г) се актуализират позоваванията на други правни инструменти на Съюза, приложими за вътрешните пътнически кораби.“;

в) параграфи 3 и 4 се заменят със следното:

„3. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 10а, за да приеме измененията на настоящата директива, посочени в параграфи 1 и 2 от настоящия член.

4. При изключителни обстоятелства, когато е надлежно обосновано чрез подходящ анализ на Комисията и с оглед да се избегне сериозна и неприемлива заплаха за морската безопасност, за здравето, за условията на живот или работа на борда на корабите или за морската среда, или за да се избегне несъвместимост с морското законодателство на Съюза, на Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 10а за изменението на настоящата директива, така че дадено изменение на международните инструменти, посочени в член 2 да не се прилага за целите на настоящата директива.

Тези делегирани актове се приемат най-малко три месеца преди изтичането на международно установения срок за мълчаливото приемане на съответното изменение или преди датата, предвидена за влизане в сила на това изменение. В периода, предхождащ влизането в сила на такъв делегиран акт, държавите членки се въздържат от всякакви инициативи, целящи включване на изменението в националното законодателство или прилагане на изменението на съответния международен инструмент.“;

- 10) Вмъква се следният член:

„Член 10а

Упражняване на делегираните правомощия

1. Правомощието да приема делегираните актове, посочено в член 10, параграфи 3 и 4, се предоставя на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия.

2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 10, параграфи 3 и 4 се предоставя на Комисията за срок от седем години, считано от ... [датата на влизане в сила на настоящата директива за изменение]. Комисията изготвя доклад относно делегирането на правомощия не по-късно от девет месеца преди изтичането на седемгодишния срок. Делегирането на правомощия се продължава мълчаливо за срокове с еднаква продължителност, освен ако Европейският парламент или Съветът не възразят срещу подобно продължаване не по-късно от три месеца преди изтичането на всеки срок.
3. Делегирането на правомощия, посочено в член 10, параграфи 3 и 4, може да бъде отеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за отегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. Оттеглянето поражда действие в деня след публикуването на решението в *Официален вестник на Европейския съюз* или на по-късна дата, посочена в решението. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.
4. Преди приемането на делегиран акт Комисията се консултира с експерти, определени от всяка държава членка в съответствие с принципите, залегнали в Междунституционалното споразумение за по-добро законотворчество от 13 април 2016 година.
5. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира акта едновременно на Европейския парламент и на Съвета.

6. Делегиран акт, приет съгласно член 10, параграф 3 или 4, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът не са представили възражения в срок от два месеца след нотифицирането на същия акт на Европейския парламент и Съвета или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Посоченият срок може да се удължи с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.“;

11) Член 11 се изменя, както следва:

- а) параграф 2 се заменя със следното:

„2. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 5 от Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета*.

* Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите-членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13).“;

- б) параграф 3 се заличава;

12) Член 12 се изменя, както следва:

а) параграф 1 се заменя със следното:

„1. Всеки пътнически кораб се подлага от администрацията на държавата на знамето на прегледите, посочени в букви а), б) и в):

а) първоначален преглед преди пускането на кораба в експлоатация;

б) периодичен преглед, веднъж на 12 месеца; и

в) допълнителни прегледи, когато се налага.“;

б) параграф 2 се заличава;

13) Член 13 се изменя, както следва:

а) параграф 1 се заменя със следното:

„1. Всички нови и съществуващи пътнически кораби, които отговарят на изискванията на настоящата директива, трябва да притежават свидетелство за сигурност на пътническия кораб в съответствие с настоящата директива. Свидетелството се издава съгласно формата в приложение II. Това свидетелство се издава от администрацията на държавата на знамето, след като бъде извършен първоначалният преглед, предвиден в член 12, параграф 1, буква а).“;

- б) в параграф 3 трета алинея се заменя със следното:

„Преди издаване на разрешително за плаване за високоскоростен пътнически плавателен съд, който извършва вътрешни пътувания в държавата на пристанището, администрацията на държавата на знамето съгласува с държавата на пристанището всички условия, свързани с експлоатацията на плавателния съд в тази държава. Всички такива условия се посочват от администрацията на държавата на знамето върху разрешителното за плаване.“;

- в) параграф 4 се заменя със следното:

„4. Допълнителните мерки за безопасност, спазените еквивалентни изисквания и освобождаванията, предоставени на кораба или плавателния съд на основание и в съответствие с член 9, параграфи 1, 2 и 3, се отбелязват в свидетелството на кораба или плавателния съд.“;

- 14) Член 14 се заличава;

- 15) Вмъква се следният член:

„Член 16а

Преглед

Комисията оценява изпълнението на настоящата директива и представя на Европейския парламент и на Съвета резултатите от оценката до ... [седем години след датата, посочена в член 2, параграф 1, втората алинея].“;

16) Приложение I се изменя, както следва:

- а) в параграф 13.1 от част А на глава II-2 първа алинея се заменя със следното:

„Във всички кораби има постоянно изложени общи организационни планове за офицерите на кораба, които го управляват, като ясно се показват пунктовете за управление за всяка палуба, различните противопожарни сектори, разположени в отделение клас А, за секторите, включени в клас В, заедно с информация за системите за детектори за пожар и противопожарната аварийна сигнализация, дъждовалната система, средствата за потушаване на огъня, средствата за достъп до различните отделения, палуби и т.н., и вентилационната система, включваща информация за пунктовете за управление на вентилаторите, местоположението на регулаторите и идентификационните номера на вентилационните витла, обслужващи всеки сектор. Алтернативно, горепосочените данни могат да се представят в брошура, екземпляр от която се предоставя на всеки офицер, а един екземпляр остава на разположение по всяко време на достъпно място на борда. Плановете и книжките се актуализират, като всички изменения се записват в тях възможно най-скоро. Описанието в тези планове и книжки е на официалния език на държавата на знамето. Когато този език не е английски, нито френски, се включва превод на един от тези езици. В случай, че корабът осъществява вътрешни пътувания в друга държава членка, се включва превод на официалния език на тази държава на пристанището, ако той не е английски или френски.“;

- б) в първия параграф от бележка под линия 1 към таблицата в глава III, параграф 2 встъпителната част се заменя със следното:

„Спасителните съдове могат да бъдат спасителни лодки или спасителни салове, или комбинация от двете, в съответствие с правило III/2.2. Ако е оправдано предвид обезопасеността с навес на пътуването и благоприятните метеорологични условия в зоната на пътуване, администрацията на държавата на знамето може, като вземе предвид препоръките в MSC/Circ. 1046 на ИМО, да допусне, ако това не се отхвърля от държавата членка на пристанището:“.

Член 2

Транспониране

1. Държавите членки приемат и публикуват най-късно до ... [24 месеца след влизането в сила на настоящата директива] мерките, необходими, за да се съобразят с настоящата директива. Те незабавно информират Комисията за това.

Те прилагат тези мерки от ... [24 месеца след влизането в сила].

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

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

Член 3

Влизане в сила

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

Член 4

Адресати

Адресати на настоящата директива са държавите членки.

Съставено в ... на

За Европейския парламент

Председател

За Съвета

Председател
