



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ

ЕВРОПЕЙСКИ ПАРЛАМЕНТ

СЪВЕТ

Брюксел, 11 април 2023 г.
(OR. en)

2022/0036 (COD)

PE-CONS 76/22

MAR 226
OMI 109
CODEC 2089

ЗАКОНОДАТЕЛНИ АКТОВЕ И ДРУГИ ПРАВНИ ИНСТРУМЕНТИ

Относно: ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА за изменение на Директива 2003/25/ЕО по отношение на включването на подобрени изисквания за стабилност и привеждането на посочената директива в съответствие с изискванията за стабилност, определени от Международната морска организация

ДИРЕКТИВА (ЕС) 2023/...
НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

от ...

за изменение на Директива 2003/25/ЕО по отношение на включването на подобрени изисквания за стабилност и привеждането на посочената директива в съответствие с изискванията за стабилност, определени от Международната морска организация

(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 323, 26.8.2022 г., стр. 119.

² Позиция на Европейския парламент от 14 март 2023 г. (все още непубликувана в Официален вестник) и решение на Съвета от

като имат предвид, че:

- (1) Директива 2003/25/ЕО на Европейския парламент и на Съвета¹ установява еднакво ниво на специфичните изисквания за стабилност на ро-ро пътнически кораби, с което се подобрява способността за оцеляване на този тип плавателни съдове при повреда вследствие на сблъсък, и се осигурява високо ниво на безопасност за пътниците и екипажа в съчетание с изискванията, определени в Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море („Конвенцията SOLAS“), която е в сила на датата на приемане на посочената директива („SOLAS 90“).
- (2) На 15 юни 2017 г. Международната морска организация (ММО) прие Резолюция MSC.421 (98) за изменение на Конвенцията SOLAS и за определяне на преразгледани изисквания за стабилност на пътническите кораби в повредено състояние. Тези изисквания се прилагат и за ро-ро пътническите кораби. Необходимо е да се вземат предвид тези промени на международно равнище и да се приведат в съответствие правилата и изискванията на Съюза с тези, установени в Конвенцията SOLAS за ро-ро пътническите кораби, извършващи международни пътувания.
- (3) Резолюция на ММО № 14 на Конференцията на SOLAS през 1995 г. разрешава на членовете на ММО да сключват регионални споразумения, ако считат, че преобладаващите морски условия и други местни условия изискват специфични изисквания за стабилност в дадена зона.

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).

- (4) Изискванията за стабилност при повреда за ро-ро пътнически кораби, определени в приложение I към Директива 2003/25/ЕО, са детерминистични по своя характер. Като такива те се различават от новия международен вероятностен режим, установен в глава II-1 от Конвенцията SOLAS, и по-специално от новите изисквания, които измерват безопасността на ро-ро пътнически кораб въз основа на вероятността от оцеляване при сблъсък. За да се приведат изискванията на Съюза в съответствие с тези нови международни изисквания, Директива 2003/25/ЕО следва да бъде съответно изменена.
- (5) Изискванията, определени в Директива 2009/45/ЕО на Европейския парламент и на Съвета¹, остават приложими за ро-ро пътническите кораби. Оценката за различните размери ро-ро пътнически кораби на нивото на безопасност, осигурено от изискванията на Конвенцията SOLAS, последно изменена с Резолюция MSC.421 (98), („SOLAS 2020“) доведе до заключението, че прилагането на изискванията за стабилност от SOLAS 2020 би довело до сериозно намаляване на риска за ро-ро пътническите кораби, сертифицирани да превозват над 1350 хора на борда, в сравнение с нивото на безопасност, произтичащо от прилагането на изискванията на Директива 2003/25/ЕО.

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).

- (6) Изискванията за стабилност, определени в настоящата директива за ро-ро пътнически кораби, сертифицирани да превозват 1 350 или по-малък брой хора на борда, биха били трудни за прилагане по отношение на някои типове конструкции на кораби. Поради това компаниите, които притежават или експлоатират тези кораби за редовно обслужване в Съюза, следва да имат възможност да прилагат изискванията за стабилност, приложими преди влизането в сила на настоящата директива. Използването на тази възможност следва да бъде съобщено на Комисията от държавите членки, заедно с данните, отнасящи се до засегнатите кораби. Десет години след датата на влизане в сила на настоящата директива Комисията следва да извърши оценка на използването на тази възможност, за да вземе решение дали е необходимо по-нататъшно преразглеждане на настоящата директива.
- (7) За ро-ро пътническите кораби, сертифицирани да превозват 1 350 или по-малък брой хора на борда, незадължителното прилагане на изискванията на SOLAS 2020 следва да е при условие на по-висока стойност на индекса R от определената в SOLAS 2020, за да се постигне подходящото ниво на безопасност.
- (8) За да се гарантира необходимото ниво на безопасност, специфичните изисквания за стабилност при повреда следва също така да се прилагат за съществуващите ро-ро пътнически кораби, които никога не са били сертифицирани в съответствие с Директива 2003/25/ЕО и започват да извършват редовно обслужване в Съюза.
- (9) Държавите на пристанищата следва да си сътрудничат във възможно най-голяма степен, за да изготвят списъка на морските зони, посочен в настоящата директива, като вземат предвид суверенитета на държавите върху морските зони под тяхна юрисдикция и общите принципи на морското право.

- (10) Европейската агенция за морска безопасност (ЕАМБ) подпомага Комисията при ефективното прилагане на Директива 2003/25/ЕО и следва да се стреми да продължи тази помощ в съответствие с Регламент (ЕО) № 1406/2002 на Европейския парламент и на Съвета¹.
- (11) За да се даде възможност на Комисията да направи оценка и да докладва на Европейския парламент и на Съвета относно прилагането на настоящата директива, държавите членки следва да предоставят данни за всеки нов ро-ро пътнически кораб, сертифициран да превозва 1 350 или по-малък брой хора на борда за редовно обслужване в съответствие с изискванията за стабилност, съдържащи се в настоящата директива. Тези данни следва да се предоставят в съответствие със структурата, определена в приложение II. Тези данни следва да бъдат на разположение за всички нови ро-ро пътнически кораби, тъй като те трябва да отговарят на вероятностните изисквания за стабилност, определени в SOLAS 2020.

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).

- (12) Тъй като Директива 2009/16/ЕО на Европейския парламент и на Съвета¹ е изменена, а Директива 1999/35/ЕО² на Съвета е отменена с Директива (ЕС) 2017/2110 на Европейския парламент и на Съвета³, понятието „приемаща държава“ вече не е актуално и поради това следва да бъде заменено с понятието „държава на пристанището“.
- (13) За да не се налага непропорционална административна тежест на държавите членки без излаз на море, които нямат морски пристанища и които нямат ро-ро пътнически кораби, плаващи под тяхно знаме, които да попадат в приложното поле на Директива 2003/25/ЕО, на такива държави членки следва да бъде разрешена дерогация от разпоредбите на Директива 2003/25/ЕО. Това означава, че доколкото тези условия са изпълнени, те не са задължени да транспонират посочената директива.
- (14) Поради това, Директива 2003/25/ЕО следва да бъде съответно изменена,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

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).

² Директива 1999/35/ЕО на Съвета от 29 април 1999 г. относно система за задължителни прегледи за безопасна работа при редовни услуги от ро-ро фериботи и бързоходни пътнически плавателни съдове (ОВ L 138, 1.6.1999 г., стр. 1).

³ Директива (ЕС) 2017/2110 на Европейския парламент и на Съвета от 15 ноември 2017 г. за система от проверки с оглед на безопасната експлоатация на ро-ро пътническите кораби и високоскоростните пътнически плавателни съдове по редовни линии, за изменение на Директива 2009/16/ЕО и за отмяна на Директива 1999/35/ЕО на Съвета (ОВ L 315, 30.11.2017 г., стр. 61).

Член 1
Изменения на Директива 2003/25/ЕО

Директива 2003/25/ЕО се изменя, както следва:

1) Член 2 се изменя, както следва:

а) букви б) и в) се заменят със следното:

„б) „съществуващ ро-ро пътнически кораб“ означава ро-ро пътнически кораб, чийто кил е заложен или който е на подобен етап на строителството преди ... [18 месеца след датата на влизане в сила на настоящата директива за изменение]; подобен етап на строителството означава етап, на който:

i) започва строителство, което може да се идентифицира с конкретен кораб; както и

ii) започнал е монтажът на този кораб, представляващ най-малко 50 тона или 1 % от предвидената маса на конструктивните материали, според това коя от двете стойности е по-малка;

в) „нов ро-ро пътнически кораб“ означава ро-ро пътнически кораб, който не е съществуващ ро-ро пътнически кораб;“;

б) буква д) се заменя със следното:

„д) „Конвенция SOLAS“ означава Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море от 1974 г. и нейните изменения, които са в сила;“;

в) вмъкват се следните букви:

„да) „SOLAS 90“ означава Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море от 1974 г., последно изменена с Резолюция MSC.117(74);

дб) „SOLAS 2009“ означава Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море от 1974 г., последно изменена с Резолюция MSC.216(82);

дв) „SOLAS 2020“ означава Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море от 1974 г., последно изменена с Резолюция MSC.421(98)“;

г) буква е) се заменя със следното:

„е) „редовно обслужване“ означава серия от курсове на ро-ро пътнически кораб, извършвани с цел обслужване на движението между едни и същи две или повече пристанища, или серия от пътувания от и до същото пристанище без междинно влизане в друго пристанище, което се извършва:

і) съгласно публикувано разписание; или

- ii) с такава редовност или честота на курсовете, че те представляват разпознаваема систематична серия;“;
- д) буква и) се заменя със следното:
 - “и) „държава на пристанището“ означава държава членка до или от чиито пристанища ро-ро пътнически кораб извършва редовно обслужване;“;
- е) буква к) се заменя със следното:
 - „к) „специфични изисквания за стабилност“ означава, когато се използват като събирателен термин, изискванията за стабилност, посочени в член 6;“;
- ж) добавя се следната буква:
 - „н) “компания” означава собственик на ро-ро пътнически кораб или всяка друга организация или лице като например управител или беър-боут чартър, които са поели от собственика отговорността за експлоатацията на пътническия кораб.“

2) В член 3 параграф 2 се заменя със следното:

„2. Всяка държава членка, в качеството си на държава на пристанището, гарантира, че ро-ро пътническите кораби, които плават под знамето на държава, която не е държава членка, отговарят напълно на изискванията на настоящата директива, преди да могат да извършват редовно обслужване за пътувания от или до пристанища на тази държава членка в съответствие с Директива (ЕС) 2017/2110 на Европейския парламент и на Съвета*.

* Директива (ЕС) 2017/2110 на Европейския парламент и на Съвета от 15 ноември 2017 г. за система от проверки с оглед на безопасната експлоатация на ро-ро пътническите кораби и високоскоростните пътнически плавателни съдове по редовни линии, за изменение на Директива 2009/16/ЕО и за отмяна на Директива 1999/35/ЕО на Съвета (ОВ L 315, 30.11.2017 г., стр. 61).“;

3) В член 3 се добавя следният параграф:

„3. Държавите членки, които нямат морски пристанища и които не разполагат с ро-ро пътнически кораби, плаващи под тяхно знаме, които попадат в обхвата на настоящата директива, могат да предвидят дерогация от разпоредбите на настоящата директива, с изключение на задължението, посочено във втора алинея.

Държавите членки, които възнамеряват да се възползват от такава дерогация, съобщават на Комисията до... [18 месеца след датата на влизане в сила на настоящата директива за изменение], ако условията са били изпълнени, и информират Комисията относно всяка последваща промяна. Тези държави членки не могат да разрешават на ро-ро пътнически кораби, които попадат в обхвата на настоящата директива, да плават под тяхно знаме, докато не транспонират и приложат настоящата директива.“;

- 4) Член 4 се заменя със следното:

„Член 4

Значителна височина на вълната

Значителната височина на вълната („ h_s “) се използва за определяне на височината на водата на автомобилната палуба, когато се прилагат специфичните изисквания за стабилност, съдържащи се в раздел А на приложение I. Стойностите на значителната височина на вълната са тези, които не се превишават с вероятност, по-голяма от 10 % на годишна база.“

- 5) Член 5 се изменя, както следва:

- а) параграф 1 се заменя със следното:

„1. Държавите на пристанищата установяват и поддържат актуален списък на морските зони, пресичани от ро-ро пътнически кораби, експлоатирани за редовно обслужване до или от техни пристанища, както и съответните стойности на значимата височина на вълната в тези зони.“;

б) параграф 3 се заменя със следното:

„3. Списъкът се публикува в публична база данни на разположение на интернет страницата на компетентния морски орган. Комисията се уведомява за местонахождението на тази информация, както и за всяка актуализация на списъка и за причините за нея.“;

6) Член 6 се заменя със следното:

„Член 6

Специфични изисквания за стабилност

1. Без да се засяга прилагането на Директива 2009/45/ЕО на Европейския парламент и на Съвета, новите ро-ро пътнически кораби, сертифицирани да превозват над 1350 хора на борда, трябва да отговарят на специфичните изисквания за стабилност, определени в глава II-1, част Б от SOLAS 2020.
2. По избор на компанията новите ро-ро пътнически кораби, сертифицирани да превозват 1350 или по-малък брой хора на борда, трябва да отговарят на:
 - а) специфичните изисквания за стабилност, определени в приложение I, раздел А към настоящата директива, или
 - б) специфичните изисквания за стабилност, определени в приложение I, раздел Б към настоящата директива.

За всеки такъв кораб администрацията на държавата на знамето уведомява Комисията в срок от два месеца от датата на издаване на сертификата, посочен в член 8, за избора на варианта, посочен в първа алинея, и включва в уведомлението данните, посочени в приложение III.

3. При прилагане на изискванията, определени в приложение I, раздел А, държавите членки използват насоките, определени в приложение II, доколкото това е практически възможно и съвместимо с конструкцията на въпросния кораб.
4. По избор на компанията съществуващите ро-ро пътнически кораби, сертифицирани да превозват над 1350 хора на борда, които компанията въвежда в експлоатация за редовно обслужване до или от пристанище на държава членка след ... [18 месеца след датата на влизане в сила на настоящата директива за изменение] и които никога не са били сертифицирани съгласно настоящата директива, трябва да отговарят на:
 - а) специфичните изисквания за стабилност, определени в глава II-1, част Б от SOLAS 2020; или
 - б) специфичните изисквания за стабилност, определени в приложение I, раздел А към настоящата директива, в допълнение към тези, определени в глава II-1, част Б от SOLAS 2009.

Изискванията за стабилност, които се прилагат, се отбелязват в сертификата на кораба, изискван съгласно член 8.

5. По избор на компанията съществуващите ро-ро пътнически кораби, сертифицирани да превозват 1350 или по-малък брой хора на борда, които компанията въвежда в експлоатация за редовно обслужване до или от пристанище на държава членка след ... [18 месеца след датата на влизане в сила на настоящата директива за изменение] и които никога не са били сертифицирани съгласно настоящата директива, трябва да отговарят на:
- а) специфичните изисквания за стабилност, определени в приложение I, раздел А към настоящата директива, или
 - б) специфичните изисквания за стабилност, определени в приложение I, раздел Б към настоящата директива..

Изискванията за стабилност, които се прилагат, се отбелязват в сертификата на кораба, посочен в член 8.

6. Съществуващи ро-ро пътнически кораби, които се експлоатират за редовно обслужване до или от пристанище на държава членка до ... [18 месеца след датата на влизане в сила на настоящата директива за изменение], трябва да отговарят на специфичните изисквания за стабилност, определени в приложение I, в редакцията му, приложима преди влизането в сила на Директива (ЕС) 2023/... на Европейския парламент и на Съвета⁺***.

⁺ ОБ: Моля, въведете в текста номера, а в съответната бележка под линия – номера, датата и препратката към ОБ на директивата, съдържаща се в документ PE CONS 76/22 (2022/0036(COD)).

* 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).

** Директива (ЕС) 2023/... на Европейския парламент и на Съвета от ... за изменение на Директива 2003/25/ЕО по отношение на включването на подобрени изисквания за стабилност и привеждането ѝ в съответствие с изискванията за стабилност, определени от Международната морска организация (ОВ ... стр. ...).“;

7) Член 7 се заличава.

8) Член 8 се заменя със следното:

„Член 8

Сертификати

1. Всички нови и съществуващи ро-ро пътнически кораби, които плават под знамето на държава членка, трябва на борда си да носят сертификат, потвърждаващ спазването на специфичните изисквания за стабилност, посочени в член 6.

Сертификатите се издават от администрацията на държавата на знамето и могат да се комбинират с други свързани сертификати. За ро-ро пътнически кораби, които отговарят на специфичните изисквания за стабилност, посочени в приложение I, раздел А, в сертификата трябва да бъде посочена значителната височина на вълната, до която корабът може да удовлетворява специфичните изисквания за стабилност.

Сертификатът остава валиден, докато ро-ро пътническият кораб се експлоатира в зона със същата или по-ниска стойност на значителната височина на вълната.

2. Всяка държава членка, действаща в качеството си на държава на пристанището, признава сертификатите, издадени от друга държава членка в съответствие с настоящата директива.
3. Всяка държава членка, действаща в качеството си на държава на пристанището, признава сертификатите, издадени от трета държава, които удостоверяват, че ро-ро пътническият кораб отговаря на специфичните изисквания за стабилност, определени в настоящата директива.“

9) Член 9 се заменя със следното:

„Член 9

Сезонна и друга краткосрочна експлоатация

1. Ако компания, извършваща редовно обслужване на целогодишна база, желае да въведе допълнителни ро-ро пътнически кораби, които да бъдат експлоатирани за по-къс срок за тази услуга, тя уведомява компетентния орган на държавата на пристанището или държавите на пристанищата не по-късно от един месец, преди тези кораби да започнат да бъдат експлоатирани за тази услуга.
2. Въпреки това, в случаите, когато вследствие на непредвидени обстоятелства трябва бързо да се въведе заместващ ро-ро пътнически кораб, за да се осигури непрекъснатост на услугата, вместо изискването за уведомяване по параграф 1, се прилагат член 4, параграф 4 от Директива (ЕС) 2017/2110 и точка 1.3 от приложение XVII към Директива 2009/16/ЕО на Европейския парламент и на Съвета*.

3. Ако компания желае да извършва сезонно дадена услуга зредовно обслужване за по-къс срок, който не превишава шест месеца годишно, тя уведомява компетентния орган на държавата на пристанището или държавите на пристанищата, не по-късно от три месеца, преди началото на тази експлоатация.
4. За ро-ро пътническите кораби, които отговарят на специфичните изисквания в приложение I, раздел А, в случай че експлоатацията по смисъла на параграфи 1, 2 и 3 се извършва при условия с по-ниска значителна височина на вълната от установената за същата морска зона при целогодишна експлоатация, стойността на значителната височина на вълната, приложима за този по-кратък срок, може да се използва от компетентния орган за определяне на височината на водата на палубата, когато се прилагат специфичните изисквания за стабилност, съдържащи се в приложение I, раздел А. Стойността на значителната височина на вълната, приложима за този по-кратък срок, се съгласува между държавите членки, и когато е приложимо и възможно, между държавите членки и третите държави в началото и в края на маршрута.
5. След съгласието на компетентния орган на държавата на пристанището или държавите на пристанищата за експлоатация по смисъла на параграфи 1, 2 и 3 от ро-ро пътническия кораб, който влиза в такава експлоатация, се изисква на борда си да носи сертификат, потвърждаващ спазването на разпоредбите на настоящата директива, както е предвидено в член 8, параграф 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).“;

- 10) Вмъква се следният член:

„Член 13а

Преглед

Комисията извършва оценка на изпълнението на настоящата директива и представя на Европейския парламент и Съвета резултатите от оценката до ... [10 години от датата на влизане в сила на настоящата директива за изменение]. Информацията въз основа на уведомленията, посочени в член 6, параграф 2, се предоставя в анонимна форма.“;

- 11) Приложения I и II към Директива 2003/25/ЕО се изменят в съответствие с приложение I към настоящата директива
- 12) Текстът, включен в приложение II към настоящата директива, се добавя като приложение III към Директива 2003/25/ЕО.

Член 2

Транспониране

1. Държавите членки въвеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива, най-късно до ... [18 месеца от датата на влизане в сила на настоящата директива за изменение]. Те незабавно информират Комисията за това.

Когато държавите членки приемат тези разпоредби, 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 разпоредби от националното законодателство, които те 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

ПРИЛОЖЕНИЕ I

1. Приложение I се изменя, както следва:

а) след заглавието се вмъква следният раздел

„Раздел А“;

б) след новия раздел се вмъква следното уводно изречение:

„За целите на раздел А позоваванията на правилата на Конвенцията SOLAS се тълкуват като позовавания на същите правила, както се прилагат съгласно SOLAS 90.“;

в) В точка 1 параграфът преди точки 1.1 – 1.6 се заменя със следното:

„1. В допълнение към изискванията на правило II-1/B/8 от Конвенцията SOLAS, отнасящи се до разделянето на водонепроницаеми отсеци и стабилността в повредено състояние, трябва да се спазват изискванията на настоящия раздел.“;

г) точка 3.1 се заменя със следното:

„3.1. За корабите, които ще се експлоатират само краткосрочно по смисъла на член 9, държавите на пристанището, включени по маршрута, се договарят за приложимата значителна височина на вълната.“;

д) добавя се следният раздел Б:

„Раздел Б

Спазват се изискванията на глава II-1, част Б от SOLAS 2020. Въпреки това, чрез дерогация от правило II-1/B/6.2.3 от SOLAS 2020, необходимият индекс R на деленето на отсеци се определя, както следва:

Брой хора на борда (N)	Индекс на делене на отсеци (R)
$N < 1\,000$	$R = 0.000088 * N + 0.7488$
$1\,000 \leq N \leq 1\,350$	$R = 0.0369 * \ln(N + 89.048) + 0.579$

където:

N = общ брой на хората на борда.“.

2. Приложение II се изменя, както следва:

Уводният абзац в „Прилагане“ се заменя със следното:

„В съответствие с разпоредбите на член 6, параграф 3 от настоящата директива, тези насоки се използват от националните администрации на държавите членки при прилагането на специфичните изисквания за стабилност, постановени в приложение I, раздел А, доколкото това е практично и съвместимо с проекта на въпросния кораб. Номерата на параграфите, посочени по-долу, съответстват на тези в приложение I, раздел А.“;

ПРИЛОЖЕНИЕ II

„ПРИЛОЖЕНИЕ III — ДАННИ ВУВЕДОМЛЕНИЕТО

Данни, които трябва да бъдат включени в уведомлението съгласно член 6, параграф 2:

I. Общи данни

- 1) Специфични изисквания за стабилност: раздел А или раздел Б на приложение I
- 2) Идентификационен номер на кораба (ММО номер, радиопозивна)
- 3) Основни данни на кораба;
- 4) План на общото разпределение
- 5) Брой на хората на борда
- 6) GT
- 7) Корабът с изходи от двата края ли е: Да/Не
- 8) Корабът има ли дълги долни трюмове: Да/Не

II. Специфични данни – за ро-ро пътнически кораби, за които се прилагат вероятностните изисквания, определени в Конвенцията SOLAS

- 1) d_l, d_p, d_s ;
- 2) R — изискван индекс;
- 3) изглед отгоре (план на водонепроницаемостта) за подотсеците с всички вътрешни и външни точки с отвори, включително свързаните с тях подотсеци, както и данни, използвани за измерване на пространствата, като план с общото разпределение и план на цистерните; трябва да бъдат включени границите на отсеците, надлъжни, напречни и вертикални¹;
- 4) достигнат индекс A на деленето на отсеци с обобщена таблица за приноса за всички повредени зони² с отделна колона за постижимия индекс на деленето на отсеци ($w \cdot p \cdot v$);
- 5) за случаите на повреда в зони 1 и 2 — процентът на случаите на повреда, които не са били разследвани (т.е. случаи, които не са включени в коефициента ($w \cdot p \cdot v$)), където $s=0$, $s=1$ и $0 < s < 1$;
- 6) за случаите на повреда в зони 1 и 2 — процентът на случаите на повреди, свързани с ро-ро пространства, които не са били разследвани (т.е. случаи, които не са включени в коефициента ($w \cdot p \cdot v$)), където $s=0$, $s = 1$ и $0 < s < 1$;

- 7) за всяка повреда, която допринася за постигнатия индекс A на делене на отсеци, определяне на наводнените пространства, стойност на приноса и коефициент s^3 ;
- 8) данни за недопринасящите повреди ($s=0$ и $p>0$) за ро-ро пътнически кораби, оборудвани с дълъг долен трюм, включително пълни подробности за изчислените коефициенти⁴.

III. Специфични данни — за ро-ро пътнически кораби, прилагащи приложение I, раздел А

1) Метод за постигане на съответствие:

- Изпитвания върху модели
- Изчисления

Моля, посочете дали изчисленията за водата на палубата са били избегнати, например поради това, че остатъчният надводен борд е по-висок от 2,0 m във всички случаи на повреда: Да/Не

2) Значителна височина на вълната съгласно Директива 2003/25/ЕО.

¹ Тази документация се представя на администрациите в съответствие с точка 2.2 от допълнението към Резолюция MSC.429(98) на ММО.

² Тази документация се представя на администрациите в съответствие с точка 2.3.1 от допълнението към Резолюция MSC.429(98) на ММО.

³ Тази документация трябва да се представи на администрациите в съответствие с точка 2.3.1 от допълнението към Резолюция MSC.429(98) на ММО.

⁴ Тази документация трябва да се представи на администрациите в съответствие с точка 2.3.1 от допълнението към Резолюция MSC.429(98) на ММО.“.