



Съвет на
Европейския съюз

Брюксел, 21 февруари 2022 г.
(OR. en)

6405/22

Междуетноститутуцинално досие:
2022/0036(COD)

MAR 28
OMI 18
CODEC 191

ПРЕДЛОЖЕНИЕ

От:	Генералния секретар на Европейската комисия, подписано от г-жа Martine DEPREZ, директор
Дата на получаване:	18 февруари 2022 г.
До:	Г-н Јерре TRANHOLM-MIKKELSEN, генерален секретар на Съвета на Европейския съюз
№ док. Ком.:	COM(2022) 53 final
Относно:	Предложение за 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 ѝ в съответствие с изискванията за стабилност, определени от Международната морска организация

Приложено се изпраца на делегациите документ COM(2022) 53 final.

Приложение: COM(2022) 53 final



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 18.2.2022 г.
COM(2022) 53 final

2022/0036 (COD)

Предложение за

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 ѝ в съответствие с изискванията за стабилност, определени от Международната морска организация

(текст от значение за ЕИП)

{SWD(2022) 29 final}

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

- **Основания и цели на предложението**

Настоящото предложение е във връзка с промяна на Директива 2003/25/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 14 април 2003 г. относно специфични изисквания за стабилност на ро-ро пътнически кораби¹.

В рамките на програмата на Комисията за пригодност и резултатност на регулаторната рамка (REFIT) и програмата за по-добро регулиране, и като незабавно последващо действие на проверката за пригодност на законодателството на ЕС в областта на безопасността на пътническите кораби², през 2017 г. Комисията представи три предложения за изменение на това законодателство. На 15 ноември 2017 г. Европейският парламент и Съветът приеха Директива 2017/2108³, Директива 2017/2109⁴ и Директива 2017/2110⁵.

Директива 2003/25/ЕО, която урежда специфичните изисквания за стабилност на ро-ро пътническите кораби, също беше част от тази проверка за пригодност. Комисията обаче не представи предложение за нейното изменение, тъй като по това време се провеждаха дискусии в рамките на Международната морска организация (ММО) относно стандартите за стабилност на корабите в повредено състояние. След приемането на преразгледаните международни правила⁶ Комисията вече е готова да предложи изменение на изискванията на ЕС за стабилността в повредено състояние.

Общата цел на преразглеждането на законодателството на ЕС относно безопасността на пътническите кораби е да се опрости и рационализира съществуващата регулаторна рамка, за да i) се запазят правилата на ЕС, когато това е необходимо, и да останат пропорционални; ii) се гарантира правилното им изпълнение; и iii) се премахнат евентуалното припокриване на задължения и несъответствията между отделните законодателни актове. Общата цел е да се осигури ясна, проста и актуална нормативна

¹ ОВ L 123, 17.5.2003 г., стр. 22.

² Резултатите, от която, бяха докладвани на Европейския парламент и Съвета на 16 октомври 2015 г. (COM(2015)508).

³ Директива (ЕС) 2017/2108 на Европейския парламент и на Съвета от 15 ноември 2017 г. за изменение на Директива 2009/45/ЕО за правилата за безопасност и стандартите за пътническите кораби (ОВ L 315, 30.11.2017 г.).

⁴ Директива (ЕС) 2017/2109 на Европейския парламент и на Съвета от 15 ноември 2017 г. за изменение на Директива 98/41/ЕО на Съвета относно регистрацията на лица, които плават на борда на пътнически кораби, които оперират по направление към или от пристанища на държавите членки на Общността, и на Директива 2010/65/ЕС на Европейския парламент и на Съвета относно формалностите за даване на сведения за кораби, пристигащи във и/или напускащи пристанищата на държавите членки (ОВ L 315, 30.11.2017 г., стр. 52).

⁵ 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).

⁶ Правила, залегнали в Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море — SOLAS'74, както е изменена (измененията от 2020 г. се посочват като SOLAS 2020).

уредба, която е по-лесна за изпълнение, мониторинг и правоприлагане, като по този начин се повиши цялостното ниво на безопасност.

За корабите, извършващи международни пътувания, които включват плавания между две държави членки, се прилагат международните конвенции (в обхвата на ММО) и някои правила на ЕС. Конвенцията с най-голямо значение по отношение на безопасността е Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море (SOLAS) от 1974 г. и протоколът към нея от 1988 г. Общите изисквания за стабилност, съдържащи се в SOLAS 90 (както е определена в текста на директивата, заедно с всички приложими изменения), бяха установени на детерминистичен принцип и бяха включени в правило II-1/B/8 от Конвенцията SOLAS. Тези изисквания са приложими в целия Съюз поради прякото прилагане на Конвенцията SOLAS за международните пътувания и поради прилагането за вътрешните пътувания на Директива 2009/45/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 6 май 2009 г. за правилата за безопасност и стандартите за пътническите кораби (преработена)⁷.

В допълнение към международните изисквания, за пътническите кораби, ро-ро пътническите кораби и високоскоростните плавателни съдове се прилагат специфични правила на ЕС. Директива 2003/25/ЕО определя изискванията за стабилност на ро-ро пътническите кораби в повредено състояние за всички ро-ро пътнически кораби, които извършват редовно обслужване до или от пристанище на държава членка, независимо от тяхното знаме, когато извършват международни пътувания. Тя има за цел да гарантира тяхната стабилност след повреда, което подобрява способността за оцеляване на този вид кораби в случай на повреда вследствие на сблъсък. След произшествието с *MS Estonia* на 28 септември 1994 г., осем европейски държави (включително седем държави членки) стартираха инициатива (Стокхолмско споразумение от 28 февруари 1996 г.) да въведат по-висок стандарт за стабилността за ро-ро пътническите кораби в повредено състояние, за да се вземе предвид ефектът от събирането на вода на ро-ро палубата и да се даде възможност на кораба да оцелее в по-тежки състояния от предвидените в стандарта SOLAS 90, до 4 m значима височина на вълната; Тази инициатива накара Комисията да представи предложение за директива, след което беше приета Директива 2003/25/ЕО от Европейския парламент и Съвета.

Специфичните изисквания на ЕС за стабилност са в допълнение към изискванията на SOLAS за стабилност в повредено състояние, за да бъде взета предвид водата на ро-ро палубата, когато корабът е повреден, като количеството ѝ зависи от надводния борд в повредено състояние и значимата височина на вълната в зоната на опериране. Изискванията, определени в Директива 2003/25/ЕО, се прилагат посредством Директива 2009/45/ЕО също така за ро-ро пътническите кораби, които извършват вътрешни пътувания в рамките на Европейския съюз. Настоящата директива разделя корабите и морските зони на четири категории (А, В С и D) въз основа на разстоянието до брега и критичната височина на вълната. За ро-ро пътническите кораби от класове А, В и С се прилагат изискванията на Директива 2003/25/ЕО.

Провеждането на REFIT за законодателството в областта на безопасността на пътническите кораби доведе до препоръка за оценка на възможността за привеждане на регулаторния подход на ЕС по отношение на специфичните изисквания за стабилност на ро-ро пътническите кораби в съответствие с международното законодателство, при

⁷ ОВ L 163, 25.6.2009 г., стр. 1.

условие че бъде запазено най-малкото настоящото равнище на безопасност, определено от Директива 2003/25/ЕО.

С оглед на различията между преразгледаната Конвенция SOLAS (версията, приложима от 2020 г.) и специфичните изисквания на ЕС за стабилност в повредено състояние за ро-ро пътнически кораби, на нуждата от Директива 2003/25/ЕО и нейната добавена стойност беше извършена оценка въз основа на това дали изискванията на тази Конвенция SOLAS гарантират същото ниво на безопасност.

В съответствие със заключенията от REFIT, проведена от Комисията, и за да се отрази развитието на международно равнище, на Комисията беше възложена задачата да оцени възможността да предложи изменение или отмяна на специфичните изисквания на ЕС за стабилността в повредено състояние за ро-ро пътнически кораби, въз основа на международни стандарти, ако те са били осъвременени (считано от 2020 г.) по удовлетворителен за Съюза начин. За тази цел беше проведено експертно проучване, в което бяха анализирани както техническите варианти, така и вариантите на политиката, а именно различните варианти по отношение на необходимия индекс R за деленето на отсеци, ограниченията за височината на вълната, наложени от Директива 2009/45/ЕО във вероятностна концепция, и алтернативите за допълнителни детерминистични изисквания. В него също така беше оценено дали изискванията, съдържащи се в Директива 2003/25/ЕО, биха се запазили актуални, ако за съответното ниво на безопасност, определено на международно равнище, не е доказано, че е еквивалентно или по-високо.

Освен техническите решения за изчисляване на стабилността в повредено състояние за различните типове кораби, резултатите от експертното проучване доведоха също така до това, в препоръката да не се отчитат ограниченията за височината на вълната във вероятностната концепция. Изчисленията за представителния кораб не показаха, че ограниченията по отношение на височината на вълната, отчетени чрез нормализирания s-фактор или чрез очакваната критична височина на вълната, имат значително въздействие върху общата способност за оцеляване, изразена чрез индекса A. Поради това въвеждането на отделни изисквания по отношение на експлоатационните ограничения за височината на вълната за стабилността в повредено състояние във вероятностната концепция няма смисъл.

Като се имат предвид резултатите от проучването и общата цел за опростяване и рационализиране на регулаторната рамка на ЕС за безопасността на пътническите кораби, беше изготвено предложение за изменение на Директива 2003/25/ЕО. Конкретните цели на преразглеждането ѝ са:

- осигуряване, доколкото е възможно, на съгласуваност с наскоро актуализираните международни стандарти за стабилността в повредено състояние, договорени в ММО за пътническите кораби;
- намаляване на сложността, както и на техническата и административната тежест, произтичащи предимно от двата различни режима за оценка на способността за оцеляване на ро-ро пътническите кораби в повредено състояние;
- намаляване на неяснотата на определенията и на изискванията, когато това е възможно, в светлината на изменената Директива 2009/45/ЕО; и

- премахване на остарелите разпоредби, свързани с международни инструменти, които вече не са актуални или не са в сила.

От съображения за яснота и последователност, с настоящото предложение също така се актуализират редица определения и позовавания на съответното законодателство на ЕС и на правилата на SOLAS.

- **Съгласуваност с действащите разпоредби в тази област на политиката**

Предложението е в пълно съответствие с трите директиви за изменение, свързани с безопасността на пътническите кораби, приети през декември 2017 г. — директиви 2017/2108, 2017/2109 и 2017/2110. То също така осигурява съгласуваност с Директива 2009/16/ЕО⁸ относно държавния пристанищен контрол. Предложението отговаря напълно на препоръките от проверката за пригодност и Бялата книга за бъдещето на транспорта от 2011 г.⁹, в която се отчита необходимостта от модернизация на настоящата законодателна рамка на ЕС за безопасността на пътническите кораби.

- **Съгласуваност с други политики на Съюза**

Настоящото предложение представлява част от програмата на Комисията REFIT и ще даде резултати в областта на по-доброто регулиране, като се стреми да осигури простота и яснота на съществуващото законодателство, да не създава ненужна тежест и да бъде в крак с политическите, социалните и технологичните развития. То също така ще осигури резултати по целите на Стратегията за морския транспорт от 2018 г., като осигури качествени фериботни услуги при редовния превоз на пътници в рамките на ЕС.

2. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ, СУБСИДИАРНОСТ И ПРОПОРЦИОНАЛНОСТ

- **Правно основание**

Правното основание на директивата за изменение е член 100, параграф 2 от ДФЕС, в който се предвиждат мерки за подобряване на безопасността на транспорта и специфични разпоредби за морския транспорт.

- **Субсидиарност (при неизключителна компетентност)**

По искане на Съвета¹⁰ законодателството на ЕС за безопасността на пътническите кораби беше принципно създадено и оформено на базата на международните изисквания и като отговор на няколко големи произшествия (например с *Herald of Free Enterprise* и с *MS Estonia*). В сравнение с международните стандарти, включени в конвенциите на ММО, някои аспекти бяха направени по-строги на равнището на Съюза, както е случаят с изискванията за стабилност в повредено състояние за ро-ро кораби, определени в Директива 2003/25/ЕО.

⁸ Пак там

⁹ Бяла книга „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство — към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“ (COM/2011/0144).

¹⁰ Резолюция на Съвета от 22 декември 1994 г. за безопасността на ро-ро пътнически фериботи (94/C 379/05) (ОВ С 379, 31.12.94 г., стр. 8).

Повечето държави членки са засегнати от законодателството в областта на безопасността на пътническите кораби, както като държави на знамето, така и като и държави на пристанището, като изключение правят 4 държави без излаз на море.

- **Пропорционалност**

Предложението е изготвено с оглед на последните развития на международно равнище и резултатите от техническото проучване на Комисията, в което беше сравнена регулаторната рамка, предвидена в Директива 2003/25/ЕО, с тази, предоставена от SOLAS 2020, като бяха установени и предоставени доказателства за евентуални пропуски по отношение на безопасността между двата набора от правила. Комисията също така идентифицира, оцени и разгледа алтернативни мерки, които биха могли да запълнят тези пропуски по отношение на безопасността (за повишаване на безопасността), като взе предвид общата способност за оцеляване на кораба.

Предложението за изменение на изискванията за стабилност в повредено състояние на новопостроени и новосертифицирани ро-ро пътнически кораби и за отстраняване на припокриванията и остарелите определения и позовавания се счита за единственият пропорционален и последователен вариант. С него се гарантира, че сегашното високо ниво на безопасност няма да бъде изложено на риск.

Съгласно принципа на пропорционалност директивата като инструмент продължава да се счита за най-подходящ вариант за постигане на целите. Тя установява общи принципи и нива на безопасност, осигурява тяхното правоприлагане, но оставя на всяка държава членка да избира практическите и техническите процедури за тяхното изпълнение. За целта тя оставя всяка държава членка да вземе решение относно изпълнителните инструменти, които са най-удачни за вътрешната ѝ система. Директивата като инструмент също така гарантира, че целта на настоящото предложение за опростяване е постигната във възможно най-голяма степен, въпреки че в крайна сметка това ще бъде определено от всяка държава членка по време на изпълнението.

- **Избор на инструмент**

За да се гарантира изготвянето на ясни и последователни правна разпоредби, за най-подходящо правно решение се счита директива за изменение.

3. РЕЗУЛТАТИ ОТ ПОСЛЕДВАЩИТЕ ОЦЕНКИ, КОНСУЛТАЦИИТЕ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОЦЕНКИТЕ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

- **Последващи оценки/проверки за пригодност на действащото законодателство**

При проверката за пригодност се установи, че ключовите цели на законодателството на ЕС в областта на безопасността на пътническите кораби, свързани с безопасността на пътниците, като цяло се изпълняват и продължават да имат голямо значение. Правната рамка на ЕС за безопасността на пътническите кораби доведе до общо ниво на безопасност за пътническите кораби в Съюза, еднакви условия на конкуренция между операторите и до увеличено прехвърляне на кораби между държавите членки. Проверката за пригодност показва също така, че има възможност за допълнително

подобряване на нивото на безопасност, както и на ефикасността и пропорционалността на някои от регулаторните изисквания. Направени бяха препоръки за опростяване, изясняване и отмяна на редица неясни, остарели или припокриващи се изисквания. По отношение на изискванията за стабилност в повредено състояние, в проверката за пригодност се препоръчва да се направи оценка на възможността за предложение за изменение или за отмяна на специфичните изисквания на ЕС за стабилността в повредено състояние за ро-ро пътнически кораби въз основа на актуализираните международни стандарти.

- **Консултации със заинтересованите страни**

Предвид техническия характер на разглежданото предложение, като най-адекватен инструмент за консултация беше избрана целевата консултация. С националните експерти бяха проведени консултации в рамките на експертната група по безопасността на пътническите кораби. В рамките на възложеното на външни изпълнители техническо проучване бяха организирани два работни семинара, на които бяха поканени да участват всички държави членки, както и браншовите асоциации и организациите на пътниците.

Резултатите от техническото проучване, възложено на външни изпълнители от Комисията за целите на подготовката на настоящото преразглеждане, са представени в работния документ на службите на Комисията, придружаващ предложението. Предложената структура на изискванията за стабилност в повредено състояние, която да отговаря на капацитета на корабите, беше подкрепена от много голяма част от националните експерти. Въз основа на внимателно прегледаните коментари, направени от националните експерти и от заинтересованите страни, в предложението бяха включени временни алтернативи за новопостроените кораби, сертифицирани да превозват 1350 души или по-малък брой хора. Използването на тези два варианта ще бъде оценено десет години след прилагането на изменението.

Всички коментари и предложения, представени по време на обсъжданията на заседанията на експертната група от страна на националните експерти и заинтересованите страни от промишлеността, бяха оценени с оглед на първостепенната цел да се гарантира най-малкото запазване на съществуващото ниво на безопасност.

- **Събиране и използване на експертни становища**

Настоящият преглед се основава главно на данните, събрани в процеса на проверката за пригодност, както са докладвани в Работен документ на службите на Комисията: „Адаптация на избраната посока: Проверка за пригодност на законодателството на ЕС относно безопасността на пътническите кораби“, приет на 16 октомври 2015 г.¹¹

В допълнение към данните и консултацията, извършена в рамките на проверката за пригодност, при подготовка на настоящото предложение за опростяване, се наложи участие на технически и правни експерти във връзка с конкретните формулировки на техническите определения и яснотата на правните разпоредби. Тези експертни становища бяха събрани в рамките на Комисията, Европейската агенция по морска безопасност (EMSA) и експертната група по безопасността на пътническите кораби. Те

¹¹ SWD(2015)197.

са дадени в работния документ на службите на Комисията, придружаващ предложението.

- **Оценка на въздействието**

Предложението е последващо действие непосредствено след проверката за пригодност, при която подробно бяха установени аспектите за привеждане в съответствие и опростяване и беше оценен потенциалът за опростяване. Както се подчертава в работния документ на службите на Комисията, характерът на настоящото предложение е изключително технически. Предложението се основава на резултатите от техническо проучване, проведено в сътрудничество с високоспециализирани експерти със специфични познания в тази област. Освен това тази инициатива предвижда привеждане в съответствие с международните правила, установени от ММО. В съответствие с насоките на Комисията за по-добро регулиране, не е правена пълна оценка на въздействието.

Независимо от това, настоящото предложение се придружава от работен документ на службите на Комисията, в който са припомнени препоръките от проверката за пригодност и са обяснени мотивите за предлаганите решения, както от техническа, така и от правна гледна точка. То включва обобщение на резултатите от техническото проучване на Комисията, извършено в подкрепа на настоящата инициатива

- **Пригодност и опростяване на законодателството**

Главната цел на настоящото предложение е да се намали сложността, техническата и административната тежест по отношение на изискванията за стабилност в повредено състояние, основно произтичащи от два различни режима за оценка на способността за оцеляване на ро-ро пътнически кораби в повредено състояние. То също така има за цел да осигури, доколкото е практически възможно, съгласуваност с наскоро актуализираните международни стандарти за стабилността в повредено състояние, договорени в ММО за пътническите кораби. Предвиденото привеждане в съответствие с международните правила и опростяването ще рационализират за корабостроителните дружества и операторите тежестта от изчисленията.

- **Основни права**

Предложението няма последици за защитата на основните права.

4. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА

Предложението няма отражение върху бюджета на Съюза.

5. ДРУГИ ЕЛЕМЕНТИ

- **Планове за изпълнение и механизми за мониторинг, оценка и докладване**

Съгласно Насоките за по-добро регулиране¹² не се изискват планове за изпълнение по отношение на директивите със силно изразен технически обхват.

За държавите членки са установени подходящи механизми за мониторинг и докладване, като се има предвид фактът, че в проекта на директива за изменение за някои от категориите кораби са предложени алтернативни технически решения. Основните данни на новопостроените кораби и изчисленията за стабилността в повредено състояние ще бъдат събирани и оценявани с помощта на EMSA. След като преразгледаните изисквания бъдат прилагани в продължение на десет години, ще бъде извършена оценка и евентуално директивата ще бъде преразгледана.

- **Обяснителни документи (за директивите)**

Не се изискват обяснителни документи: въпреки че изменените изисквания, съдържащи се в директивата, са с технически характер, те не са сложни за целевите получатели.

- **Подробно разяснение на специфичните разпоредби на предложението**

Член 1 от проекта на директива за изменение представлява нейната главна част и съдържа изменения на редица разпоредби на Директива 2003/25/ЕО.

Цел, приложно поле и определения

В точка 1 се изменят редица съществуващи определения, като „съществуващ кораб“, „нов кораб“, „редовно обслужване“, „държава на пристанището“ и „специфични изисквания за стабилност“.

Значима височина на вълната

В точка 2 се определя определя по-добре понятието „значима височина на вълната“ и се ограничава прилагането му до кораби, които отговарят на специфичните изисквания за стабилност в повредено състояние, съдържащи се в раздел А на приложение I към Директива 2003/25/ЕО.

Морски зони

В точка 3 се опростява задължението на държавите членки да публикуват списъците си на морските зони заедно със стойностите на значимата височина на вълната.

Специфични изисквания за стабилност

Точка 4 съдържа преразгледаните специфични изисквания за стабилност. Тези правила са разделени а) в зависимост от датата, на която е заложен килът на корабите или когато корабите са били на сходен етап от строителството; и б) в зависимост от капацитета на корабите да превозват пътници на борда. Съществуващите и вече

¹² <https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/better-regulation-guidelines-preparing-proposals-implementation-transposition.pdf>

сертифицирани кораби ще продължат да прилагат сега действащите изисквания, докато новопостроените и новосертифицираните кораби, експлоатирани за редовно обслужване в ЕС, ще трябва да спазват актуализираните международни правила (SOLAS 2020 за кораби с капацитет да превозват на борда над 1350 души), съчетани със специфичното изискване на ЕС за индекса R (SOLAS 2020 + ниво SDC3 на стойността на индекса R — за кораби с капацитет да превозват на борда 1350 души или по-малък брой хора).

За преходен период от десет години за корабите с капацитет да превозват на борда 1350 души или по-малък брой хора бяха представени две алтернативи на изискванията за стабилност — сега действащите правила в раздел А на приложение I или актуализираните правила в раздел Б на приложение I. След десетгодишния период използването на тези два варианта ще бъде оценено и директивата ще бъде съответно преразгледана.

В точка 5 се заличават излишните разпоредби относно „Въвеждане на специфични изисквания за стабилност“ — процес, последвал приемането на Директива 2003/25/ЕО.

Точка 6 съдържа необходимите изменения на разпоредбите, свързани със „Свидетелства“. Тези промени произтичат от въвеждането на нов раздел Б в приложение I към Директива 2003/25/ЕО и от измененията, въведени с Директива (ЕС) 2017/2110, която изостави понятието „приемаща държава“ и го замени с термина „държава на пристанището“.

С точка 7 се изменят разпоредбите, свързани със „Сезонно и краткосрочно опериране“, като се отразява промяната на „държава-домакин“ в „държава на пристанището“, както и ограниченото прилагане на концепцията за значима височина на вълната по отношение на кораби, които отговарят на изискванията за стабилност, съдържащи се в раздел А на приложение I.

В точка 8 се обявява преглед на изпълнението на преразгледаното изискване за стабилност десет години след приемането му.

Точка 9 съдържа няколко официални изменения на сега действащото изискване за стабилност, които ще бъдат включени в раздел А на приложение I.

С точка 10 се въвеждат нови специфични изисквания за стабилност в раздел Б на приложение I.

С точка 11 се въвежда ново приложение III, с което се определя наборът от технически данни, които държавите членки съобщават на Комисията за всички новопостроени и новосертифицирани ро-ро пътнически кораби, въведени в редовна експлоатация в Съюза. Тези данни ще бъдат използвани за целите на оценката на прилагането на изменената Директива 2003/25/ЕО.

Предложение за

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 ѝ 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 законодателен акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет¹³,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите¹⁴,

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

- (1) Директива 2003/25/ЕО на Европейския парламент и на Съвета¹⁵ 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 осигуряват високо ниво на безопасност за пътниците и екипажа в съчетание с изискванията, определени в Конвенцията SOLAS, която е в сила на датата на приемане на директивата (SOLAS 90).
- (2) На 15 юни 2017 г. Международната морска организация (ММО) прие преразгледани специфични разпоредби относно стандартите за стабилност на пътническите кораби в повредено състояние посредством Резолюция MSC.421

¹³ ОВ С [...], [...] г., стр. [...].

¹⁴ ОВ С [...], [...] г., стр. [...].

¹⁵ 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).

(98), която също така се прилага за ро-ро пътнически 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 Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море („Конвенцията SOLAS“) за ро-ро пътническите кораби, извършващи международни пътувания.

- (3) Резолюция на ММО № 14 на Конференцията на SOLAS през 1995 г. разреши 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; Детерминистичните изисквания за стабилност в повредено състояние за ро-ро пътнически кораби, определени в приложение I към Директива 2003/25/ЕО, се различават от новите международни вероятностни изисквания, при които безопасността на даден ро-ро пътнически кораб се измерва въз основа на вероятността за оцеляване след сблъсък. Международният вероятностен режим е определен в глава II-1 на SOLAS. Новите изисквания следва да бъдат включени в Директива 2003/25/ЕО.
- (4) Изискванията, определени в Директива 2009/45/ЕО на Европейския парламент и на Съвета¹⁶, остават приложими за ро-ро пътническите кораби. Оценката за различните размери ро-ро пътнически кораби на нивото на безопасност, осигурено от изискванията на SOLAS 2020, доведе до заключението, че прилагането на изискванията за стабилност съгласно SOLAS 2020 представлява сериозно намаляване на риска за ро-ро пътническите кораби, сертифицирани да превозват на борда над 1350 души, в сравнение с изискванията, включени в Директива 2003/25/ЕО в съчетание с Конвенцията SOLAS, изменена със съответните инструменти на ММО, приложими в момента на приемането ѝ („SOLAS 90“).
- (5) Изискванията за стабилност, определени в настоящата директива за ро-ро пътнически кораби, сертифицирани да превозват на борда 1350 души или по-малък брой хора, биха били трудни за прилагане за някои типове конструкции такива кораби. Поради това икономическите оператори, които притежават или използват 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 такъв вариант следва да бъде съобщено на Комисията от държавите членки, заедно с набор от данни, 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 за по-нататъшното преразглеждане на настоящата директива.
- (6) За ро-ро пътническите кораби, сертифицирани да превозват на борда 1350 души или по-малък брой хора, 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.

¹⁶ 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).

- (7) За да се гарантира необходимото ниво на безопасност, специфичните изисквания за стабилност в повредено състояние 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.
- (8) За да се даде възможност на Комисията да направи оценка и да докладва на Европейския парламент и Съвета във връзка с изпълнението на настоящата директива до *[до Службата за публикации: Моля, въведете дата, която е десет години след влизането в сила на настоящата директива за изменение]*, държавите членки следва да предоставят данни за всеки нов ро-ро пътнически кораб, сертифициран след *[до Службата за публикации: Моля, въведете дата, която е една година след влизането в сила на настоящата директива за изменение]* за операции за редовно обслужване в съответствие с изискванията за стабилност, съдържащи се в настоящата директива, съгласно структурата, определена в приложението.
- (9) Тъй като Директива 2009/16/ЕО на Европейския парламент и на Съвета¹⁷ беше изменена, а Директива 1999/35/ЕО на Съвета¹⁸ беше отменена с Директива (ЕС) 2017/2110 на Европейския парламент и на Съвета¹⁹, понятието „приемаща държава“ вече не е актуално и поради това следва да бъде заменено с понятието „държава на пристанището“.
- (10) Поради това, Директива 2003/25/ЕО следва да бъде съответно изменена,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

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 *[до Службата за публикации: Моля, въведете дата, която е една година след датата на влизане в сила на настоящата директива за изменение]*: подобен етап на строителството означава етап, на който:

¹⁷ 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).

¹⁸ 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).

¹⁹ Директива (ЕС) 2017/2110 на Европейския парламент и на Съвета от 15 ноември 2017 г. (ОВ L 315, 30.11.2017 г., стр. 61)

- i) започва строителство, което може да се идентифицира с конкретен кораб; 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 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), дб) и дв):

„да) „SOLAS 90“ означава Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море от 1974 г., изменена със следните актове на ММО:

- Res.MSC.1(45);
- Res.MSC.6(48);
- Res.MSC.11(55);
- Res.MSC.13(57);
- Res.MSC.19(58);
- Res.MSC.26(60);
- Res.MSC.24(60);
- Res.MSC.27(61);
- Res.MSC.31(63);
- SOLAS/CONF.2/21;
- Res.MSC.42(64);
- Res.MSC.46(65);
- Res.MSC.57(67);
- Res.MSC.65(68);
- SOLAS/CONF.4/25;
- Res.MSC.69(69);

- Res.MSC.99(73);
- Res.MSC.117(74);

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

„SOLAS 2020“ означава Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море от 1974 г., 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:

- i) в съответствие с публикувано разписание, или
- ii) с такава редовност или честота на курсовете, че те представляват разпознаваема систематична серия;“;

д) буква и) се заменя със следното:

„държава на пристанището“ означава държава членка до или от чиито пристанища ро-ро пътнически кораб обслужва редовни линии;“;

е) буква к) се заменя със следното:

„к) „специфични изисквания за стабилност“ означава изискванията за стабилност, посочени в член 6;“;

е) добавя се следната буква н):

„н) „оператор“ означава юридическо или физическо лице, което е поело отговорността за експлоатацията на кораба“;

(2) в член 3 параграф 2 се заменя със следното:

„2. Всяка държава членка, в качеството си на държава на пристанището, осигурява ро-ро пътническите кораби, които плават под знамето на държава, която не е държава членка, да отговарят напълно на изискванията на настоящата директива преди да могат да се отправят на плаване по редовни линии от или до пристанища на тази държава членка в съответствие с Директива 2017/2110/ЕО²⁰.“;

²⁰ 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) Член 4 се заменя със следното:

„Член 4

Значима височина на вълната

Значимата височина на вълната („hs“) 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 значимата височина на вълната са тези, които не биват надвишавани с вероятност, по-голяма от 10 % на годишна база.“;

- (4) Член 5 се изменя, както следва:

- а) параграф 1 се заменя със следното:

„1. Държавите на пристанищата установяват и поддържат актуален списък с морските зони, пресичани от ро-ро пътнически кораби, експлоатирани за редовно обслужване до или от техни пристанища, както и със 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.“;

- (5) Член 6 се заменя със следното:

„Член 6

Специфични изисквания за стабилност

1. Без да се засяга прилагането на Директива 2009/45/ЕО, новите ро-ро пътнически кораби, сертифицирани да превозват на борда над 1350 души, трябва да отговарят на специфичните изисквания за стабилност, определени в SOLAS 2020, глава II-1, част Б.
2. По избор на оператора новите ро-ро пътнически кораби, сертифицирани да превозват на борда 1350 души или по-малък брой хора, 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 свидетелството, посочено в член 8, за избора на варианта, посочен в

първа алинея, букви а) или б), и включва в уведомлението данните, посочени в приложение III.

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

Приложеният стандарт се отбелязва в корабното свидетелство, изисквано съгласно член 8.

5. По избор на оператора съществуващите ро-ро пътнически кораби, сертифицирани да превозват на борда 1350 души или по-малък брой хора, въведени в операции за редовно обслужване до или от пристанище на държава членка след *[до Службата за публикации: Моля, въведете дата, която е една година след датата на влизане в сила на настоящата директива за изменение]*, които никога не са били сертифицирани съгласно настоящата директива, трябва да отговарят на:
 - а) специфичните изисквания за стабилност, определени в раздел А на приложение I към настоящата директива,
 - б) специфичните изисквания за стабилност, определени в раздел Б на приложение I към настоящата директива, или
 - в) специфичните изисквания за стабилност, определени в раздел А на приложение I към настоящата директива, в допълнение към тези, определени в SOLAS 2009, глава II-1, част Б.

Приложеният стандарт се отбелязва в корабното свидетелство, посочено в член 8.

6. Съществуващи ро-ро пътнически кораби, които се експлоатират за редовно обслужване до или от пристанище на държава членка до *[до Службата за публикации: Моля, въведете дата, която е една година след датата на влизане в сила на настоящата директива за изменение]*, трябва да отговарят на специфичните изисквания за стабилност,

определени в приложение I, във вида му преди влизането в сила на [до Службата за публикации: Моля, въведете наименованието на настоящата директива за изменение].“;

(6) Член 7 се заличава.

(7) Член 8 се заменя със следното:

„Член 8

Свидетелства

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

Свидетелствата 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, включени в приложение I, раздел А, в свидетелството трябва да бъде посочена значимата височина на вълната, до която корабът може да удовлетворява специфичните изисквания за стабилност.

Свидетелството остава валидно, докато ро-ро пътническият кораб се експлоатира в зона със същата или по-ниска стойност на значимата височина на вълната.

2. Всяка държава членка, действаща в качеството си на държава на пристанището, признава свидетелствата, издадени от друга държава членка в съответствие с настоящата директива.

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

(8) Член 9 се заменя със следното:

„Член 9

Сезонна и краткосрочна експлоатация

1. Ако корабна 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 Съвета²¹.

3. Ако корабна компания желае да извършва сезонно дадена услуга за редовно 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 това експлоатиране.

4. За ро-ро пътническите кораби, отговарящи на специфичните изисквания в приложение I, раздел А, в случай че експлоатацията, посочена в параграфи 1 и 2, се извършва при условия с по-ниска значима височина на вълната от установената за същата морска зона при целогодишна експлоатация, стойността на значимата височина на вълната, приложима за този по-къс 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 значимата височина на вълната, приложима за този по-къс период, 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 и 2, от ро-ро пътническият кораб, който влиза в такива операции, се изисква на борда си да носи свидетелство, което потвърждава спазването на разпоредбите на настоящата директива, както е предвидено в член 8, параграф 1.“;

(9) Въмква се следният член 13а:

„Член 13а

Преглед

Комисията оценява изпълнението на настоящата директива и представя на Европейския парламент и Съвета резултатите от оценката *[до Службата за публикации: Моля, въведете дата, която е десет години след 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.“;

²¹ 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) Приложения I и II към Директива 2003/25/ЕО се изменят в съответствие с приложение I към настоящата директива.
- (11) Текстът, включен в приложение II към настоящата директива, се добавя като приложение III към Директива 2003/25/ЕО.

Член 2

Транспониране

1. Държавите членки приемат и публикуват не по-късно от *[до Службата за публикации: Моля, въведете дата, която е една година след датата на влизане в сила на настоящата директива за изменение]* законите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива. Те незабавно съобщават на Комисията текста на тези разпоредби.

Когато държавите членки приемат тези разпоредби, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Условието 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 деня на публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Член 4

Адресати

Адресати на настоящата директива са държавите членки.

Съставено в Брюксел на [...] година.

За Европейския парламент
Председател

За Съвета
Председател