

Брюксел, 30 май 2022 г.
(OR. en, fr)

9236/22

Междуетноститутуционално досие:
2022/0036(COD)

MAR 114
OMI 67
CODEC 726

ДОКЛАД

От:	Генералния секретариат на Съвета
До:	Съвета
№ предх. док.:	8916/22
№ док. Ком.:	6405/22 + ADD 1
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 – Общ подход

I. ВЪВЕДЕНИЕ

1. На 18 февруари 2022 г. Комисията представи посоченото по-горе предложение на Европейския парламент и на Съвета.
2. Предложението 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.
3. 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.

¹ ОВ L 123, 17.5.2003 г., стр. 22.

4. Конкретните цели на преразглеждането ѝ са:

- осигуряване, доколкото е възможно, на съгласуваност с наскоро актуализираните международни стандарти за стабилността в повредено състояние, договорени в Международната морска организация (ИМО) 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;
- премахване, доколкото е възможно, на неяснотата в определенията и изискванията с оглед на изменената Директива 2009/45/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 6 май 2009 г. за правилата за безопасност и стандартите за пътническите кораби²; и
- премахване на остарелите разпоредби, свързани с международни инструменти, които вече не са актуални или не са в сила.

5. Предложението беше прието в рамките на програмата на Комисията за пригодност и резултатност на регулаторната рамка (REFIT) и програмата за по-добро законотворчество, като се вписва и като незабавно последващо действие на проверката за пригодност на законодателството на ЕС в областта на безопасността на пътническите кораби³. То не е придружено от цялостна оценка на въздействието.

² ОВ L 163, 25.6.2009 г., стр. 1.

³ 13230/15.

II. ПРЕГЛЕД ОТ ДРУГИТЕ ИНСТИТУЦИИ

6. На 1 април 2022 г. комисията по транспорт и туризъм (TRAN) на Европейския парламент назначи г-н Roberts Zīle (ECR – Латвия) за докладчик.
7. На 18 май 2022 г. Европейският икономически и социален комитет прие становището си по предложението⁴.

III. АКТУАЛНО СЪСТОЯНИЕ НА РАБОТАТА В РАМКИТЕ НА СЪВЕТА

8. Работна група „Морски транспорт“ разгледа предложението на няколко заседания от март 2022 г. насам. Всички делегации изразиха общата си подкрепа за целите на предложението на Комисията с оглед повишаване на нивото на безопасност на ро-ро пътническите кораби.
9. На заседанието си от 17 май работната група постигна съгласие по текста, изложен в приложението.
10. На заседанието си от 20 май Комитетът на постоянните представители потвърди съгласието на работната група и препоръча на Съвета да постигне общ подход на заседанието на Съвета по транспорт, телекомуникации и енергетика (Транспорт) на 2 юни 2022 г.
11. Предложените изменения на предложението на Комисията са ограничени. Следва да се отбележат четири изменения по същество.
12. Първо, в член 6, параграф 5 буква в) се заличава. Всъщност разпоредбата е излишна предвид алтернативите, посочени в букви а) и б) от същия параграф.
13. Второ, срокът за транспониране, предложен от Комисията (една година след датата на влизане в сила на директивата за изменение), се удължава на 24 месеца.

⁴ 9327/22 + COR 1.

14. Освен това, за да не се налага непропорционална административна тежест на държавите членки без излаз на море, държавите членки, които нямат морски пристанища и са затворили своя национален корабен регистър или нямат пътнически кораби, плаващи под тяхно знаме, които попадат в обхвата на директивата, биха могли да се ползват от дерогация от разпоредбите на директивата (член 2а и съображение 9а). Това би означавало, че ако тези условия са изпълнени, тези държави членки няма да бъдат задължени да транспонират директивата.
15. Накрая, добавя се съображение 7а, за да се подчертае, че пристанищните държави следва да си сътрудничат, доколкото е възможно, за да изготвят списъка на морските зони, посочен в член 5, параграф 1, като вземат предвид суверенитета на държавите върху морските зони под тяхна юрисдикция и общите принципи на морското право.
16. На този етап от процедурата Комисията поддържа процедурна резерва по всички изменения на предложението си.

IV. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

17. Във връзка с посоченото по-горе Съветът се приканва да постигне общ подход по предложението 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, въз основа на компромиса, изложен в приложението към настоящия доклад.

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 ЕИО)

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 комитет⁵,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите⁶,

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

- (1) Директива 2003/25/ЕО на Европейския парламент и на Съвета⁷ 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 директивата (SOLAS 90).

⁵ Становище от 18 май 2022 г. *(все още непубликувано в Официален вестник)*.

⁶ ОВ С [...], [...] г., стр. [...].

⁷ 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) На 15 юни 2017 г. Международната морска организация (ИМО) прие Резолюция MSC.421 (98), в която се определят преразгледани специфични разпоредби относно изискванията за стабилност на пътническите кораби в повредено състояние, които 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 ИМО № 14, приета на Конференцията на SOLAS през 1995 г., разрешава на членовете на ИМО да сключват регионални споразумения, ако считат, че преобладаващите морски условия и други местни условия изискват специфични изисквания за стабилност в дадена зона.
- (3а) 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 Конвенцията 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 Съвета⁸, 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 тези изисквания за стабилност би довело до сериозно намаляване на риска за ро-ро пътническите кораби, сертифицирани да превозват на борда над 1350 души, в сравнение с нивото на безопасност, осигурено от изискванията на Директива 2003/25/ЕО в съчетание с Конвенцията SOLAS, изменена със 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.
- (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.
- (7а) 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.

⁸ 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).

- (8) За да се даде възможност на Комисията да направи оценка и да докладва на Европейския парламент и на 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 две години след влизането в сила на настоящата директива за изменение]* за превоз на 1350 или по-малко лица 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 приложението. Тези данни трябва да бъдат на разположение за всички нови пътнически кораби, тъй като те трябва да отговарят на вероятностните изисквания за стабилност, както е предвидено в SOLAS 2020.
- (9) Тъй като Директива 2009/16/ЕО на Европейския парламент и на Съвета⁹ е изменена, а Директива 1999/35/ЕО на Съвета¹⁰ е отменена с Директива (ЕС) 2017/2110 на Европейския парламент и на Съвета¹¹, понятието „приемаща държава“ вече не е актуално и поради това следва да бъде заменено с понятието „държава на пристанището“.
- (9а) За да не се налага непропорционална административна тежест на държавите членки без излаз на море, които нямат морски пристанища и 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.
- (10) Поради това, Директива 2003/25/ЕО следва да бъде съответно изменена,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

⁹ 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 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).

¹¹ 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 *[до Службата за публикации: Моля, въведете дата, която е две години 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; 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 ИМО:

- Резолюция MSC.1(45);
- Резолюция MSC.6(48);
- Резолюция MSC.11(55);
- Резолюция MSC.13(57);
- Резолюция MSC.19(58);
- Резолюция MSC.26(60);
- Резолюция MSC.24(60);
- Резолюция MSC.27(61);
- Резолюция MSC.31(63);
- SOLAS/CONF.2/21;

- Резолюция MSC.42(64);
- Резолюция MSC.46(65);
- Резолюция MSC.57(67);
- Резолюция MSC.65(68);
- SOLAS/CONF.4/25;
- Резолюция MSC.69(69);
- Резолюция MSC.99(73);
- Резолюция 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);

дв) „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) съгласно обявено 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 обслужва редовни линии;“;

е) буква к) се заменя със следното:

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

ж) 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, 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 се отправят на плаване по редовни линии от или до пристанища на тази държава членка в съответствие с Директива 2017/2110/ЕО на Европейския парламент и на Съвета.¹²“;

- (3) Член 4 се заменя със следното:

„Член 4

Значима височина на вълната

Значимата 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 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.“;

¹² 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).

(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, 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, 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, буква 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 две години след датата на влизане в сила на настоящата директива за изменение]*, които никога не са били сертифицирани съгласно настоящата директива, 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.

Приложените изисквания за стабилност се отбелязват 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 две години след датата на влизане в сила на настоящата директива за изменение]*, които никога не са били сертифицирани съгласно настоящата директива, 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.
 - в) [...]

Приложените изисквания за стабилност се отбелязват 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 24 месеца след датата на влизане в сила на настоящата директива за изменение]*, отговарят на специфичните изисквания за стабилност, определени в приложение I, във вида му преди влизането в сила на *[до Службата за публикации: Моля, въведете пълното заглавие 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, носят на борда си 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 се посочва 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 Съвета¹³.
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 3, 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.“;

¹³ 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).

- (9) Вмъква 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.“;

- (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 24 месеца след датата на влизане в сила на настоящата директива за изменение]* законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива. Те незабавно уведомяват Комисията за 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 уведомяват Комисията за текста на основните разпоредби от националното законодателство, които те приемат в областта, уредена с настоящата директива.

Член 2а

Дерогация

Държава членка, която няма морски пристанища на своя територия и която или е затворила своя национален корабен регистър, или няма кораби, плаващи под нейното знаме, които попадат в обхвата на настоящата директива, може да ползва дерогация от разпоредбите на настоящата директива, при условие че са изпълнени горепосочените изисквания. Всяка държава членка, която възнамерява да ползва тази дерогация, уведомява Комисията най-късно на [предстои да се определи]. Комисията се уведомява също за всички последващи промени.

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 [...] година.

За Европейския парламент
Председател

За Съвета
Председател

1. Приложение I се изменя, както следва:

- а) след заглавието се вмъква следното:
 - „Раздел А“
- б) вмъква се следното уводно изречение:
 - „За целите на настоящия раздел А позоваванията на правилата на Конвенцията SOLAS се тълкуват като позовавания на същите правила, както се прилагат съгласно SOLAS 90“.
- в) точка 1 се заменя със следното:
 - „1. В допълнение към изискванията на правило II-1/В/8 от Конвенцията SOLAS, отнасящи се до разделянето на водонепроницаеми отсеци и стабилността в повредено състояние, се спазват изискванията на настоящия раздел.“;
- г) точка 3.1 се заменя със следното:
 - „3.1. За корабите, които ще се използват само за сезонна и краткосрочна експлоатация, както е посочено в член 9, държавите на пристанището, включени по маршрута, се договарят за приложимата значима височина на вълната.“;
- д) вмъква се следният раздел Б:

„Раздел Б

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

Брой хора на борда (N)	Индекс на делене на отсеци (R)
$N < 1000$	$R = 0.000088 * N + 0.7488$
$1000 \leq N \leq 1350$	$R = 0.0369 * \ln(N + 89.048) + 0.579$

където:

- N = общия 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, определени в приложение I, раздел A, доколкото това е практически осъществимо и съвместимо с конструкцията на въпросния кораб. Номерата на параграфите по-долу съответстват на тези в приложение I, раздел A.“

ПРИЛОЖЕНИЕ II

„ПРИЛОЖЕНИЕ III — ДАННИ НА УВЕДОМЛЕНИЕТО

Информация, която трябва да бъде включена 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 (ИМО номер, радиопозивна)
- (3) Основни данни на кораба
- (4) План на общото разпределение
- (5) Брой на хората на борда
- (6) БТ
- (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 на SOLAS

- (9) dl, dp, ds;
- (10) R — изискван индекс;
- (11) 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 вертикални¹⁴;
- (12) достигнат индекс А на деленето на отсеци с обобщена таблица за приноса за всички повредени зони¹⁵ с отделна колона за постижимия индекс на деленето на отсеци ($w \cdot p \cdot v$);
- (13) 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 $0 < s < 1$;

¹⁴ Тази документация се представя на администрациите в съответствие с точка 2.2 от допълнението към Резолюция MSC.429(98) на ИМО.

¹⁵ Тази документация се представя на администрациите в съответствие с точка 2.3.1 от допълнението към Резолюция MSC.429(98) на ИМО.

- (14) за случаите на повреда в зони 1 и 2 — процентът на случаите на повреда, 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 $0 < s < 1$;
- (15) за всяка повреда, която допринася за постигнатия индекс А на делене на отсеци, определяне на наводнените пространства, стойност на приноса и коефициент s^{16} ;
- (16) данни за недопринасящите повреди ($s=0$ и $p>0$) за ро-ро пътнически кораби, оборудвани с дълъг долен трюм, включително пълни подробности за изчисления коефициенти¹⁷.

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

– 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

Значима височина на вълната съгласно Директива 2003/25/ЕО.“

¹⁶ Тази документация се представя на администрациите в съответствие с точка 2.3.1 от допълнението към Резолюция MSC.429(98) на ИМО.

¹⁷ Тази документация се представя на администрациите в съответствие с точка 2.3.1 от допълнението към Резолюция MSC.429(98) на ИМО.