



Брюксел, 6.6.2016 г.
COM(2016) 369 final

2016/0170 (COD)

Предложение за

ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

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

{SWD(2016) 189 final}

{SWD(2016) 190 final}

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

1.1 Основания и цели на предложението

В духа на програмата REFIT на Комисията и програмата за по-добро регулиране, и непосредствено след проверката за пригодност на законодателството на ЕС относно безопасността на пътническите кораби¹, Комисията излиза с набор от предложения за постигане на идентифицирания потенциал за опростяване.

Целта на настоящото преразглеждане е да се опрости и рационализира съществуващата регулаторна рамка на ЕС относно безопасността на пътническите кораби, за i) да се запазят правилата на ЕС там, където са необходими и пропорционални; ii) да се осигури правилното им изпълнение; и iii) да се премахнат евентуалните припокривания на задължения и несъответствия между свързани законодателни актове. Една от главните цели е да се предостави ясна, проста и актуализирана правна рамка, която е по-лесна за изпълнение, наблюдение и правоприлагане, като по този начин се повиши цялостното ниво на безопасност.

Директива 2009/45/ЕО на Европейския парламент и на Съвета² беше създадена с цел постигане на високо равнище на безопасност и премахване на препятствията в търговията чрез определяне на хармонизирани стандарти за безопасност на подходящо равнище по отношение на пътническите кораби и плавателните съдове, които осъществяват вътрешни пътувания. Тази директива въвежда на равнище ЕС по отношение на вътрешните пътувания разпоредбите на Конвенцията SOLAS, която установява подробни технически изисквания за строителството, стабилността, противопожарното и спасителното оборудване на корабите. Съответно тя се прилага за кораби, построени от стомана или друг еквивалентен материал, и за високоскоростни плавателни съдове. В допълнение, тя включва специални изисквания за достъпа и публичната информация за лицата с намалена подвижност или увреждания.

Директива 2009/45/ЕО доведе до високо общо равнище на безопасност в целия ЕС и до значителни ползи за вътрешния пазар. От друга страна, опитът показва, че след влизането в сила на нейния предшественик през 1998 г.³ при изпълнението са възникнали редица въпроси по отношение на яснотата и уместността на някои от определенията, обхвата и процедурите.

Освен това няколко ключови аспекта на безопасността на малките кораби с дължина под 24 метра, които не бяха хармонизирани, отразяват факта, че тези кораби са зависими в по-голяма степен от местните оперативни условия. В допълнение, директивата вече е предоставила на държавите членки възможността да прилагат националните правила гъвкаво, когато сметат, че хармонизираните стандарти са непрактични и/или необосновани за малки кораби. В това отношение проверката за пригодност показа, че директивата понастоящем се отнася само до 70 от 1950 малки

¹ Резултатите от която бяха докладвани на Европейския парламент и Съвета на 16 октомври 2015 г. (COM(2015)508).

² Директива 2009/45/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 6 май 2009 г. за правилата за безопасност и стандартите за пътническите кораби (ОВ L 163, 25.6.2009 г., стр. 1).

³ Т.е. Директива 98/18/ЕО, на която Директива 2009/45/ЕО е преработка.

кораба, чиито ключови аспекти на безопасността вече са били определени от държавите членки. В резултат на това, тези изисквания следва да бъдат преразгледани.

Освен това проверката за пригодност показва, че по тази директива няколко държави членки издават свидетелства за алуминиеви кораби, докато други не. Това създава неравностойно положение, което компроментира целта за постигане на общо и високо ниво на безопасност за пътниците, които извършват вътрешни плавания в държавите — членки на ЕС. То е резултат от различното тълкуване на приложното поле на настоящата директива, свързано с определението за „еквивалентен материал“ и приложимостта на съответните стандарти за пожарна безопасност.

Поради това се предлага да се изяснят и опростят правилата и стандартите за безопасност на пътническите кораби, така че да бъдат в съответствие с програмата REFIT на Комисията, за да бъдат по-лесни за актуализиране, наблюдение и правоприлагане. С оглед на повишаване на правната яснота и сигурност, предложението също така премахва някои остарели, излишни и неточни правни позовавания.

Предложението изменя съответните определения и изисквания на Директива 2009/45/ЕО.

В допълнение, предложението предвижда съгласуване на Директива 2009/45/ЕО с промените, въведени с Договора от Лисабон по отношение на правомощията на Комисията да приема делегирани актове и актове за изпълнение.

1.2 Съгласуваност със съществуващите разпоредби в тази област на политиката

Предложението е напълно съвместимо с предложенията за опростяване, които изменят Директива 98/41/ЕО на Съвета⁴, и с предложената нова директива, която заменя Директива 1999/35/ЕО на Съвета⁵. Предложението е в пълно съответствие с препоръките на проверката за пригодност и с Бялата книга от 2011 г. за бъдещето на транспорта⁶, в която се признава необходимостта от модернизиране на действащата законодателна рамка на ЕС относно безопасността на пътническите кораби.

1.3 Съгласуваност с другите политики на Съюза

Предложението е в изпълнение на програмата за по-добро регулиране на Комисията, като гарантира, че съществуващото законодателство е просто и ясно, не създава излишна тежест и е в крак с политическото, общественото и технологичното развитие.

⁴ Директива 98/41/ЕО на Съвета от 18 юни 1998 г. относно регистрацията на лица, които плават на борда на пътнически кораби, които оперират по направление към или от пристанища на държавите членки от Общността (ОВ L 188, 2.7.1998 г., стр. 35).

⁵ 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).

⁶ Бяла книга „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство — към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“ (COM(2011) 0144).

То също така е в изпълнение на целите на стратегията за морски транспорт от 2018 г.⁷, като осигурява качествени фериботни услуги за редовния, вътрешен за ЕС, пътнически транспорт.

2. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ, СУБСИДИАРНОСТ И ПРОПОРЦИОНАЛНОСТ

2.1 Правно основание

Като се има предвид, че предложението заменя сега действащата директива, правното основание остава член 100, параграф 2 от ДФЕС (предишен член 80, параграф 2 от ДЕО), който предвижда мерки в сферата на морския транспорт.

2.2 Субсидиарност

Директива 2009/45/ЕО като цяло беше моделирана и оформена съобразно международните изисквания и се води от броя на пострадалите при произшествия с морски транспорт, довели до загуба на човешки живот. Въпреки че общите стандарти за безопасност за корабите, извършващи международни пътувания, са определени от международни разпоредби за безопасност като Конвенцията SOLAS, те не се прилагат по отношение на пътническите кораби, които извършват вътрешни плавания.

С предложението се гарантира, че се запазва общото ниво на безопасност, установено с Директива 2009/45/ЕО за корабите, извършващи вътрешни пътувания във водите на ЕС, което не би могло да бъде постигнато с едностранни действия на равнище държави членки. В същото време предложението потвърждава необходимостта от разлики в стандартите и добавената стойност от това, там където го налагат местните оперативни условия.

С оглед на целта на вътрешния пазар и свободното предоставяне на услуги в областта на морския транспорт в държавите членки, предложението гарантира също така, че Директива 2009/45/ЕО ще продължи да улеснява прехвърлянето на кораби между националните регистри и да позволява конкуренцията при вътрешните пътувания да се извършва при равни условия, без да се застрашава нивото на безопасност.

2.3 Пропорционалност

Както се демонстрира от статистическите данни за злополуките, съществуващото законодателство постига високо ниво на безопасност на пътниците. Регулаторните разходи, свързани със стандартите на ЕС за безопасност, няма да са непропорционални в сравнение с разходите за национални стандарти, които иначе щяха да са необходими. Оценката за разликата в регулаторните разходи представлява незначителна част от общите разходи за строителство, експлоатация и поддръжка.

Освен изясняването на редица определения, премахването на някои излишни изисквания, без да се компроментира високото ниво на безопасност, е една от целите на тази инициатива за опростяване. В резултат на това предложението премахва от обхвата на Директива 2009/45/ЕО корабите с дължина под 24 метра. Предвид факта, че малките кораби се строят предимно от материали, различни от стомана, по-голямата част от този флот не е обхваната от хармонизираните стандарти на ЕС за безопасност

⁷ Съобщение на Комисията до Европейския Парламент, Съвета, Европейския Икономически и Социален Комитет и Комитета на Регионите — Стратегически цели и препоръки за политиката на ЕС в областта на морския транспорт до 2018 г. (COM (2009)0008).

(96 %). Това предполага, че повечето от плавателните съдове с дължина под 24 m вече са сертифицирани съгласно националното законодателство.

Освен това, широката гама от услуги, за които тези плавателни съдове са строени (напр. дневни или нощни плавания, дневни туристически круизи, влизане в пристанища със специфични ограничения или инфраструктура), води до много широк спектър от проекти и технически решения. В резултат на това определянето на общ набор от подробни правила, които да отговарят на такова разнообразие от услуги за по-малките плавателни съдове, е изключително сложно.

Поради това текущият регулаторен подход на Директива 2009/45/ЕО, състоящ се от нормативни стандарти основно за стоманени (или алуминиеви) кораби, беше преразгледан за тези кораби. В допълнение, регистрираните произшествия с малки кораби, които не са обхванати от стандартите на ЕС, не показват никакви конкретни опасения за безопасността (5 смъртни случая за последните 4 години, като всичките са били трудови злополуки). Освен това, за разлика от по-големите кораби малките кораби като цяло се експлоатират в една и съща държава членка до края на техния експлоатационен срок и прехвърлянето им между държавите членки е ограничено.

2.4 Избор на инструмент

В съответствие с принципа на пропорционалност директивата остава най-подходящата форма за постигане на поставените цели. Тя определя общи принципи и хармонизирано ниво на безопасност, осигурява правоприлагането на правилата, но оставя на всяка държава членка избора на практическите и техническите процедури, които да се прилагат.

Беше установено, че най-подходящото правно решение е предложение за изменение на Директива 2009/45/ЕО. Алтернативният вариант за предложение на нова директива беше отхвърлен въз основа на ограничения брой ясно разграничими промени на настоящата директива.

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

3.1 Последващи оценки / проверки за пригодност на действащото законодателство

Проверката за пригодност показва, че ключовите цели на законодателството на ЕС относно безопасността на пътническите кораби, свързани с безопасността на пътниците и с вътрешния пазар, като цяло са постигнати и продължават да бъдат много важни. Правната рамка на ЕС относно безопасността на пътническите кораби доведе до общо ниво на безопасност на пътническите кораби в ЕС и до равни условия на конкуренция между операторите, както и до увеличаване на прехвърлянията на кораби между държавите членки. Проверката за пригодност също така показва, че съществува възможност за допълнително повишаване на нивото на безопасност, а също така и на ефективността и пропорционалността на някои от регулаторните изисквания. В редица области бяха направени препоръки за опростяване, изясняване и отмяна на редица неясни, остарели или припокриващи се изисквания:

- a) Изключване на пътническите кораби с дължина под 24 m от обхвата на Директива 2009/45/ЕО и разглеждане на разработването на насоки или стандарти за малки плавателни съдове и плавателни съдове, които не са

построени от стомана или друг еквивалентен материал, въз основа на функционални изисквания като част от базираща се на целите рамка за стандарти.

б) Изясняване на обхвата на директивата, а именно:

- Поясняване, че за целите на Директива 2009/45/ЕО алуминият е материал, еквивалентен на стоманата, и поясняване на съответстващите изисквания за противопожарна изолация (напр. определения за помещенията, които следва да бъдат допълнително изолирани против пожар).
- Поясняване, че обслужващите плавателни съдове за ветрогенераторни паркове, разположени в морето, попадат извън обхвата на Директива 2009/45/ЕО.
- Поясняване, че традиционните кораби попадат извън обхвата на Директива 2009/45/ЕО и изясняване на определението за тях.

в) Изясняване и опростяване на определението за морска зона в Директива 2009/45/ЕО, заедно с:

- Премахване на позоваването на „на която корабокруширалите лица могат да акостираат“,
- Премахването на понятието „място за подслон“.

3.2 Консултации със заинтересованите страни

Като се има предвид техническият характер на планираните предложения, за най-подходящ инструмент бяха избрани целевите консултации. Консултации с национални експерти бяха проведени в рамките на експертната група по безопасността на пътническите кораби. Беше организиран работен семинар, на който за участие бяха поканени държавите членки, както и представители на отрасъла и на организациите на пътниците. Планираните мерки бяха представени на редица мероприятия. В допълнение, пътната карта, публикувана на уебсайта Europa⁸, дава възможност на всички заинтересовани страни да представят обратна информация посредством онлайн формуляр за отговор.

Обобщение на консултациите, както и подробна обратна информация относно коментарите, направени в процеса на консултации, са представени в работния документ на службите на Комисията, придружаващ предложението. Планираните мерки за опростяване бяха подкрепени от голямата част от националните експерти, макар че бяха направени редица коментари по отношение на точната формулировка на някои от предложенията. Поради това беше извършен внимателен преглед на всички предложени изменения и предложенията бяха изменени по целесъобразност. В допълнение, от някои експерти бяха повдигнати въпроси относно практическите и техническите аспекти, свързани с изпълнението, които са разгледани в работния документ на службите на Комисията, придружаващ предложението, и са включени в плана за изпълнението.

Заинтересованите страни от отрасъла настояха основните принципи на действащата правна рамка да останат непроменени (като подчертаха разходите за модернизация по отношение на безопасността за алуминиевите кораби в някои държави членки), докато

⁸ http://ec.europa.eu/smart-regulation/roadmaps/index_bg.htm

асоциациите на пътниците призоваха за повишаване на нивото на безопасност и предупреждения срещу неговото понижаване. Поради това предложението осигурява запазване на съществуващото ниво на безопасност и доколкото е възможно в рамките на опростяването — неговото повишаване (напр. чрез пояснението, че алуминиевите кораби следва да се строят в съответствие със стандартите за безопасност на директивата).

3.3 Събиране и използване на експертни мнения

Настоящият преглед е въз основа главно на данните, събрани в процеса на проверката за пригодност, както е посочено в Работния документ на службите на Комисията „Адаптиране на курса: Проверка за пригодност на законодателството относно безопасността на пътническите кораби“, приет на 16 октомври 2015 г.⁹

В допълнение на данните и консултациите, проведени в рамките на проверката за пригодност, изготвянето на настоящото предложение за опростяване налагаше принос от технически и правни специалисти по отношение на конкретните формулировки на техническите определения и изготвянето на ясни правно издържани текстове. Тези експертни мнения бяха събрани вътрешно, в сътрудничество с Европейската агенция за морска безопасност и експертната група по безопасността на пътническите кораби. По тях е докладвано в работния документ на службите на Комисията, придружаващ предложението.

3.4 Оценка на въздействието

Предложението представлява непосредствен отговор на проверката за пригодност, която подробно определи въпросите за опростяване и направи оценка на потенциала за опростяване. Както беше подчертано в пътната карта, не се очаква планираните мерки да доведат до някакви значителни въздействия (т.е. освен тези, които не могат да бъдат измерени, като правна яснота, сигурност или простота) или не са намерени съществено различаващи се решения. В съответствие с насоките на Комисията за по-добро регулиране не е извършвана пълна оценка на въздействието.

При все това предложението за опростяване се придружава от работен документ на службите на Комисията, който припомня препоръките от проверката за пригодност и обяснява обосновката на предложените решения както от техническа, така и от правна гледна точка. Той включва обобщение и обратната информация от консултациите със заинтересованите страни, проведени в подкрепа на тази инициатива. Приложен е също така и план за изпълнението.

3.5 Пригодност и опростяване на законодателството

Потенциалът за опростяване на настоящото предложение се състои главно от въздействия, които не могат да бъдат измерени, като правна яснота, сигурност и простота, произтичащи от изясняването на обхвата на директивата и по-простото определение за морски зони.

За корабите, построени от еквивалентен материал, и с дължина, по-голяма от 24 m, следва да се определи краен срок да спазят техническите изисквания, определени в директивата, който да бъде влизането в сила на директивата. Един достатъчен

⁹ SWD(2015)197.

преходен период следва да улесни в максималната възможна степен коригирането. Относно морските зони предложението ще премахне предимно излишните или остарелите критерии и само в минимална степен ще повлияе на определянето на морски зони от държавите членки.

Предложението също така увеличава правната яснота, като премахва редица излишни, неправилни или неточни позовавания.

3.6 Основни права

Предложението не оказва въздействие върху защитата на основните права.

4. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА

Предложението няма отражение върху бюджета на Съюза.

5. ДРУГИ ЕЛЕМЕНТИ

5.1 Планове за изпълнението и условия за наблюдение, оценка и докладване

Предложението е придружено от план за изпълнението, който съдържа списък на действията, необходими за изпълнението на мерките за опростяване, и определя основните технически, правни и времеви предизвикателства пред изпълнението.

Определени са подходящите условия за наблюдение и докладване, без да се създават нови задължения за докладване и административна тежест. Ключовата информация за флота, произшествията и съответствието ще се събира със съдействието на ЕАМБ, експертната група по безопасността на пътническите кораби и въз основа на базата данни на Европейската информационна платформа за морски произшествия (EMCIP). Като се има предвид, че пълният цикъл на предвидените посещения на ЕАМБ във връзка с изпълнението се очаква да продължи 5 години, интервалът на цикъла на оценяване на законодателството на ЕС относно безопасността на пътническите кораби следва да бъде определен на 7 години.

5.2 Обяснителни документи

Не се изискват обяснителни документи, тъй като мерките за опростяване не са съществени или от сложно естество.

5.3 Подробно разяснение на конкретни разпоредби на предложението

Определения и обхват

Член 2 се изменя, за да се премахнат редица излишни, неточни или неправилни позовавания, свързани по-специално с Кодекса за устойчивост в ненакърнено състояние (добавено е липсващо позоваване), Кодекса за високоскоростни плавателни съдове (позоваването е коригирано), определението за височина на носа (излишната част е заличена), определението за пристанищна зона (приведено е в съответствие с определението за морска зона), определението за място за подслон (е премахнато като излишно в съответствие с опростяването на определението за морска зона), понятието държава на пристанището (заменя понятието държава домакин в съответствие с прегледа на Директива 1999/35/ЕО) и определението за призната организация (позоваването е актуализирано).

Член 2 също така се изменя, за да се даде ново определение за традиционен кораб (преместено от член 3 и актуализирано, за да се вземе предвид определението за традиционен кораб в Директива 2002/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета¹⁰), ветроходен кораб (ново определение), яhti и плавателни съдове за развлечение (преместено от член 3 и допълнително съгласувано с Конвенцията SOLAS), тендер (ново определение) и еквивалентен материал (преместено от приложение 1 и изменено, за да се поясни, че корабите, построени от такива материали, трябва да бъдат сертифицирани съгласно настоящата директива).

Член 3 се изменя, за да се изключат кораби с дължина под 24 метра от обхвата на директивата, да се премахне неправилното позоваване на „пътник“ в заглавията на букви а) и б), и за да се поясни, че директивата не се прилага за ветроходни кораби, тендери и кораби, посочени в Кодекса SPS (включително снабдителните кораби за съоръжения, разположени в морето).

Класове пътнически кораби и прилагане

Член 4 се изменя, за да се опрости определението за морски зони С и D (позоваванията на критериите „на която корабокруширалите лица могат да акостират“ и „разстояние до място за подслон“ се премахват) и за да се поясни, че морските зони се установяват от държавите членки по такъв начин, че ясно да се разграничи вътрешната граница на морска зона D.

Член 5 се изменя, за да се актуализира позоваването на държавата домакин (заменено с държава на пристанището) и за да се актуализира позоваването на Директива 2009/16/ЕО на Европейския парламент и на Съвета¹¹ и Директива 2014/90/ЕО на Европейския парламент и на Съвета¹².

Изисквания за безопасност

Член 6 се изменя, за да се актуализира позоваването на Директива 2009/15/ЕО на Европейския парламент и на Съвета¹³, да се премахне повтарящата се буква в), да се актуализира позоваването на държавата домакин (заменена с държава на пристанището), да се поясни, че изискването за преустройство е предназначено да се прилага към всички кораби (ако бъдат преустроени в пътнически кораби), не само за съществуващите пътнически кораби (като се прехвърли буква д) в новия параграф 5), да се премахне излишната част от позоваването на Кодекса DSC в параграф 4, буква а), четвърта алинея, да се премахне остарялата буква е) и да се впише нова дата за прилагането за кораби, построени от еквивалентен материал, която да бъде преди влизането в сила на настоящата директива.

¹⁰ Директива 2002/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 27 юни 2002 г. за създаване на система на Общността за контрол на движението на корабите и за информация и отменяща Директива 93/75/ЕИО на Съвета (ОВ L 208, 5.8.2002 г., стр. 10).

¹¹ 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).

¹² Директива 2014/90/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 23 юли 2014 г. относно морското оборудване и за отмяна на Директива 96/98/ЕО на Съвета (ОВ L 257, 28.8.2014 г., стр. 146).

¹³ Директива 2009/15/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно общите правила и стандарти за организациите за проверка и преглед на кораби и за съответните дейности на морските администрации (ОВ L 131, 28.5.2009 г., стр. 47).

Членове 7 и 8 се изменят, за да се премахнат остарелите части.

Допълнителни изисквания за безопасност, еквивалентни мерки, освобождавания и предпазни мерки

Член 9 се изменя, за да се премахне от параграф 2 неправилното позоваване на приложение 1 и да се улесни уведомяването за мерките, предвидени в този член, като се използва база данни, създадена за целта.

Процедура на комитет и за изменение

Членове 10 и 11 се привеждат в съответствие с Договора за функционирането на Европейския съюз по отношение на правомощията на Комисията да приема делегирани актове и актове за изпълнение. Поради същата причина се добавя член 10а (упражняване на делегирането на правомощия).

Свидетелства

Член 13 се изменя, за да се поясни, че свидетелство за безопасност на пътнически кораб се издава само на кораби, които изпълняват изискванията на настоящата директива, и да се поясни, че това свидетелство трябва да включва всички мерки, предвидени по член 9, не само освобождаванията.

Международно измерение

Член 14 се изменя, за да се приведе в съответствие с Договора за функционирането на Европейския съюз по отношение на външното представителство.

Разпоредби за извършването на оценка

Добавя се член 16а, за да се определят разпоредбите за извършване на оценка.

Предложение за

ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

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

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 комитет¹⁴,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите¹⁵,

като действат в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

- (1) За да се поддържа високо равнище на безопасност, осигурено от общи стандарти за безопасност, определени от Директива 2009/45/ЕО на Европейския парламент и на Съвета¹⁶, и да се запазят равни условия на конкуренция, прилагането на същата директива трябва да се подобри. Директива 2009/45/ЕО следва да се прилага само по отношение на пътническите кораби и плавателните съдове, към които са насочени нейните стандарти за безопасност. Поради това редица специфични типове кораби следва да бъдат изключени от обхвата ѝ например като тендери, ветроходни кораби или кораби, превозващи обучен персонал, ангажиран в дейността на кораба или на съоръжения, разположени в морето.
- (2) Програмата за регулаторна пригодност (REFIT)¹⁷ показва, че не всички държави членки сертифицират алуминиевите кораби по Директива 2009/45/ЕО. Това създава неравностойно положение, което компроментира целта за постигане на общо и високо ниво на безопасност за пътниците, които извършват вътрешни плавания в Съюза. С цел да се избегне нееднаквото прилагане, произтичащо от тълкуването на обхвата на директивата във връзка с определянето на алуминия като еквивалентен материал и приложимостта на съответните стандарти за пожарна безопасност, определението за еквивалентен материал следва да бъде изяснено.
- (3) С оглед на повишаване на правната яснота и последователност редица определения и разпоредби следва да бъдат актуализирани и съобразени в по-

¹⁴ ОВ С , г., стр. .

¹⁵ ОВ С , г., стр. .

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).

¹⁷ SWD(2015)508.

голяма степен със съответните международни правила или правилата на Съюза. При изпълнението на това следва да се обърне специално внимание да не се променя съществуващият обхват и равнище на безопасност, осигурени от Директива 2009/45/ЕО. По-специално, определението за традиционен кораб следва да бъде по-добре приведено в съответствие с Директива 2002/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета¹⁸, като същевременно се запазят настоящите критерии за годината на построяване и вида материал. Определението за яхти и плавателни съдове за развлечение следва допълнително да бъде съгласувано с Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море (Конвенцията SOLAS).

- (4) По отношение на принципа на пропорционалност действащите нормативни изисквания, произтичащи от Конвенцията SOLAS, се оказаха трудни за адаптиране към малки пътнически кораби с дължина под 24 метра. Освен това, малките кораби предимно се изграждат от материали, различни от стоманата, и поради това само много малък брой такива кораби са сертифицирани по Директива 2009/45/ЕО. Поради това при отсъствието на специфични проблеми с безопасността и на подходящи стандарти, предвидени от директивата, корабите с дължина под 24 метра следва да бъдат изключени от нейния обхват и за тях следва да важат специфични стандарти за безопасност, определени от държавите членки, чрез които могат по-добре да се отчетат местните ограничения за плаването за тези кораби от гледна точка на разстояние до брега или пристанището, както и на метеорологични условия.
- (5) За да се опрости допълнително определението за морски зони, предоставено от Директива 2009/45/ЕО, и да се сведат до минимум сътресенията за държавите членки следва да се премахнат излишните или неподходящите критерии. Като се запази нивото на безопасност, определението за морски зони, в които могат да оперират кораби от клас С и D следва бъде опростено, като за целите на определянето на морски зони се премахне критерият „на която корабкруширалите лица могат да акостира“ и като се премахне „разстояние до мястото за подслон“. Целесъобразността на дадена крайбрежна ивица като място за подслон е динамичен параметър, който следва да бъде оценяван за всеки отделен случай от държавите членки и, при необходимост, в свидетелството за сигурност на пътническия кораб следва да се отбележат всички експлоатационни ограничения, свързани с разстоянието до място за подслон за даден кораб.
- (6) С цел премахване на непреднамерените отрицателни последици от сега действащите разпоредби, по силата на които преустроените товарни кораби не могат да се считат за нови пътнически кораби, следва да се поясни, че изискванията за преустройването се прилагат за всички кораби, не само за съществуващите пътнически кораби.
- (7) С цел да се повиши прозрачността и да се улесни уведомяването от страна на държавите членки за освобождавания, еквивалентности и допълнителни мерки за безопасност, Комисията следва да създаде и поддържа подходяща за целта база данни. Тя следва да включва мерките, за които е изпратено уведомление, в проектната и в приетата им форма.

¹⁸ Директива 2002/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 27 юни 2002 г. за създаване на система на Общността за контрол на движението на корабите и за информация, и отменяща Директива 93/75/ЕИО на Съвета (ОВ L 208, 5.8.2002 г., стр. 10).

- (8) С оглед на промените, въведени с Договора за функционирането на Европейския съюз, следва съответно да се актуализират правомощията, предоставени на Комисията за изпълнението на Директива 2009/45/ЕО. Актовете за изпълнение следва да се приемат в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета¹⁹.
- (9) С цел да се вземат предвид развитието на международно ниво и опитът, и да се повиши прозрачността, правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз следва да се делегира на Комисията по отношение на изключването, ако е необходимо, от обхвата на настоящата директива на допълнения към международните инструменти, актуализирането на техническите изисквания както и установяването на условия за използване на базата данни, поддържана от Комисията, за подаването на уведомления от страна на държавите членки за освобождавания и на искания за дерогация в съответствие с настоящата директива. От особена важност е Комисията да проведе подходящи консултации по време на подготвителната си работа, включително на експертно равнище, като консултациите се проведат в съответствие с принципите, определени в Междуинституционалното споразумение за по-добро законотворчество от 13 април 2016 г. В частност, за осигуряването на равно участие в изготвянето на делегирани актове, е необходимо Европейският парламент и Съветът да получават всички документи едновременно с експертите на държавите членки, а техните експерти систематично да имат достъп до заседанията на експертните групи на Комисията, на които се разисква изготвянето на тези делегирани актове.
- (10) С цел установяване на равни условия на конкуренция за пътнически кораби, изпълняващи плавания от и до пристанища на Съюза, независимо от характера на пътуванията, които извършват, действието на Съюза с оглед на ускоряване на текущата работа в рамките на ММО за преразглеждане на правилата на Конвенция SOLAS, следва да бъде приведено в съответствие с Договора за функционирането на Европейския съюз.
- (11) С оглед на пълния цикъл на посещенията за наблюдение от страна на Европейската агенция за морска безопасност, Комисията следва да направи оценка на изпълнението на Директива 2009/45/ЕО не по-късно от [седем години след датата, посочена в член 2, параграф 1, втората алинея] и да докладва за това на Европейския парламент и Съвета. Държавите членки следва да си сътрудничат с Комисията, за да се събере цялата информация, необходима за тази оценка.
- (12) Поради това Директива 2009/45/ЕО следва да бъде съответно изменена,

¹⁹ Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13).

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

Изменения на Директива 2009/45/ЕО

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

(1) Член 2 се изменя, както следва:

а) буква а) се заменя със следното:

„а) „международни конвенции“ означава следните конвенции, заедно с техните изменения, т.е. последните им версии:

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

ii) Международната конвенция за товарните водолинии от 1966 г. и протоколите към нея;“;

б) буква б) се заменя със следното:

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

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

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

г) буква м) се заменя със следното:

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

д) буква с) се заменя със следното:

„с) „пристанищна зона“ означава зона, различна от морската зона, включена в списъка по член 4, параграф 2, така както е определена от държавите членки, която обхваща най-отдалечените постоянни пристанищни съоръжения, които са неразделна част от пристанищната система или ограниченията, определени от естествените географски особености, които защитават естуар или подобна защитена зона;“;

е) буква т) се заличава;

ж) буква ф) се заменя със следното:

„ф) „държава на пристанището“ означава държава членка, към чието/ито или от чието/ито пристанище/а корабът или плавателният

съд, плаващ под флаг, различен от флага на тази държава членка, осъществява вътрешни пътувания;“;

з) подточка х) се заменя със следното:

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

* Регламент (ЕО) № 391/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно общи правила и стандарти за организациите за проверка и преглед на кораби (ОВ L 131, 28.5.2009 г., стр. 11).

и) буква ш) се заменя със следното:

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

й) добавят се следните букви:

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

ъ) „еквивалентен материал“ означава алуминиева сплав или всеки друг негорим материал, който запазва конструктивните свойства и целостта си, по начин, еквивалентен на стоманата, в края на приложимата експозиция на стандартно пожарно изпитване, благодарение на осигурената му изолация;

ь) „стандартно пожарно изпитване“ означава изпитване, при което образци от съответните водонепроницаеми прегради или палуби се подлагат в изпитвателна пещ на температури, съответстващи приблизително на стандартната крива време-температура, съгласно изпитвателния метод, описан в Международния кодекс за прилагане на процедури за пожарно изпитане от 2010 г., съдържащ се в Резолюция MSC.307(88) на ММО от 3 декември 2010 г., в неговата последна версия;

ю) „традиционен кораб“ означава всеки исторически пътнически кораб, проектиран преди 1965 г., и копията на такъв кораб, който е построен предимно с оригиналните материали, включително корабите, предназначени да насърчават и развиват традиционни умения и мореходство, които едновременно с това служат като действащи културни паметници, и които се експлоатират според традиционните технически принципи на мореходството и техники;

я) „яхта / плавателен съд за развлечение“ означава плавателен съд, независимо от начина на задвижване, който не превозва товари и повече от 12 пътници и не извършва търговска дейност;

- яа) „тендер“ означава лодка, превозвана от кораб, която се използва за прехвърляне на над 12 пътници от неподвижен пътнически кораб до брега и обратно;
- яб) „големи ремонти, промени и модификации“ означава всяко от следните:
 - всяка промяна, която изменя значително размерите на кораба, напр. удължаването му чрез добавяне на нова средна секция на корпуса,
 - всяка промяна, която изменя значително капацитета на кораба за превоз на пътници, напр. палубата за превозни средства се преустройва с помещения за настаняване на пътници,
 - всяка промяна, която увеличава значително експлоатационния срок на кораба, напр. обновяване на помещенията за настаняване на пътници на цяла една палуба,
 - всяко преобразуване на някакъв тип кораб в пътнически кораб.“;

(2) член 3 се заменя със следното:

„Член 3

Приложно поле

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

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

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

2. Настоящата директива не се прилага за:

- а) кораби, които са:
 - i) военни кораби или кораби за превозване на военни части,
 - ii) ветроходни кораби и кораби, които не са с механично задвижване;
 - iii) плавателни съдове, които се построени от материал, различен от стомана или еквивалентен материал, и не са обхванати от стандартите, отнасящи се до високоскоростните плавателни съдове (Резолюция MSC 36 (63) или MSC.97(73)) или плавателни съдове с динамична устойчивост (Резолюция A.373 (X));
 - iv) дървени кораби с примитивен строеж;
 - v) традиционни кораби;
 - vi) яхти за развлечение;
 - vii) кораби, ангажирани изключително в пристанищните зони;

- viii) кораби, посочени в правило 1.2.3 от глава I на Кодекса за безопасност на корабите със специално предназначение, Резолюция MSC.266(84) на ММО от 13 май 2008 г., в неговата последна версия; или
- ix) тендери;
- б) високоскоростни плавателни съдове, които са:
 - i) военни кораби или кораби за превозване на военни части;
 - ii) плавателни съдове за развлечение;
 - iii) плавателни съдове, ангажирани изключително в пристанищните зони; или
 - iv) плавателни съдове, посочени в правило 1.2.3 от глава I на Кодекса за безопасност на корабите със специално предназначение, Резолюция MSC.266(84) на ММО от 13 май 2008 г., в неговата последна версия;
- (3) Член 4 се изменя, както следва:
 - а) параграф 1 се заменя със следното:

„1. Пътническите кораби се разделят на следните класове според морската зона, в която оперират:

„Клас А“	означава пътнически кораб, който извършва вътрешни пътувания, различни от пътуванията, обхванати от класове В, С и D.
„Клас В“	означава пътнически кораб, който извършва вътрешни пътувания, по време на които той в нито един момент не се намира на разстояние повече от 20 мили от бреговата линия, съответстваща на прилива със средна височина.
„Клас С“	означава пътнически кораб, който извършва вътрешни пътувания в морски зони, в които вероятността от значителна височина на вълната, надвишаваща 2,5 метра, е по-малка от 10 % за едногодишен период при целогодишно опериране или за специфичен ограничен период от годината при опериране изключително през този период (например опериране през летния период), по време на които той в нито един момент не се намира на разстояние повече от 5 мили от бреговата линия, съответстваща на прилива със средна височина.
„Клас D“	означава пътнически кораб, който извършва вътрешни пътувания в морски зони, в които вероятността от значителна височина на вълната, надвишаваща 1,5 метра, е по-малка от 10 % за едногодишен период при целогодишно опериране или за специфичен ограничен период от годината при опериране изключително през

този период (например опериране през летния период), по време на които той в нито един момент не се намира на разстояние повече от 3 мили от бреговата линия, съответстваща на прилива със средна височина.

“.

б) в параграф 2 буква а) се заменя със следното:

„а) създава и актуализира, когато това е необходимо, списък на морските зони под нейна юрисдикция, като определя вътрешната граница на морската зона, в която могат да оперират корабите от клас D, границите на зоните за целогодишно опериране и когато е приложимо, зоните за ограничено периодично опериране на класовете кораби, като използва критериите за класовете, определени в параграф 1;“;

(4) Член 5 се изменя, както следва:

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

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

б) параграфи 3 и 4 се заменят със следното:

„3. Държавата на пристанището може да инспектира пътнически кораб или високоскоростен пътнически плавателен съд, които извършват вътрешни пътувания, и да провери тяхната документация в съответствие с разпоредбите на Директива 2009/16/ЕО на Европейския парламент и на Съвета*.

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

*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).

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

(5) Член 6 се изменя, както следва:

а) параграф 1 се изменя, както следва:

і) буква а) се заменя със следното:

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

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

ii) буква в) се заличава;

б) в параграф 2, буква б) точка ii) се заличава;

в) параграф 3 се изменя, както следва

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

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

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

ii) букви д) и е) се заличават.

г) параграф 4 се изменя, както следва

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

„— те напълно отговарят на изискванията на Кодекса за безопасност на плавателни съдове с динамична устойчивост

(Кодекс DSC), съдържащ се в Резолюция А.373(10) на ММО, в неговата последна версия;“;

ii) буква в) се заменя със следното:

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

д) добавят се следните параграфи 5 и 6:

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

6. Корабите, построени от еквивалентен материал преди влизането в сила на настоящата директива, трябва да отговарят на нейните изисквания не по-късно [5 години след датата, посочена в член 2, параграф 1, втората алинея].“;

(6) в член 7 параграф 2 се заличава;

(7) Член 8 се изменя, както следва:

а) в параграф 3 втората алинея се заличава;

б) параграф 4 се заличава;

(8) Член 9 се изменя, както следва:

а) параграф 2 се заменя със следното:

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

б) параграф 4 се заменя със следното:

„4. Държава членка, която се ползва от разпоредбите на параграфи 1, 2 или 3, действа в съответствие с втора до пета алинея от настоящия параграф.“

Държавата членка уведомява Комисията за мерките, които възнамерява да приеме, включително подробности до степен, необходима за удостоверяване на това, че се поддържа адекватно равнище на безопасност.

Ако в рамките на срок от шест месеца от датата на уведомяването Комисията реши посредством акт за изпълнение, че предложените мерки не са оправдани, от съответната държава членка се изисква да измени или да не приема предложените мерки. Тези актове за изпълнение се приемат

в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 11, параграф 2.

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

За мерките, посочени във втора и четвърта алинея, се уведомява посредством база данни, създадена и поддържана от Комисията за тази цел. Комисията е оправомощена да приема делегирани актове в съответствие с член 10а по отношение на условията за достъп до тази база данни.“;

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

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

(9) Член 10 се изменя, както следва:

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

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

б) параграфи 3 и 4 се заменят със следното:

„3. Комисията е оправомощена да приема делегирани актове в съответствие с член 10а, за да приеме измененията, посочени в параграфи 1 и 2 от настоящия член.

4. Комисията е оправомощена да приема делегирани актове в съответствие с член 10а, които изменят настоящата директива с цел да се изключи от приложното ѝ поле всяко изменение на международните инструменти, посочени в член 2, само ако въз основа на оценка на Комисията съществува явен риск, че изменението на международния инструмент ще понижи стандарта на морската безопасност, на предотвратяването на замърсяването от кораби или на защитата на условията за живот и работа на борда на корабите, установени с морското законодателство на Съюза, или ще бъде несъвместимо с него.“;

(10) създава се следният член 10а:

„Член 10а

Упражняване на делегирането

1. Правомощието да приема делегираните актове, посочено в член 9, параграф 4 и член 10, параграфи 3 и 4 се предоставя на Комисията при условията, определени в настоящия член.

2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 9, параграф 4 и член 10, параграфи 3 и 4 се предоставя на Комисията за неопределен срок, считано от [датата на влизане в сила].

3. Делегирането на правомощия, посочени в член 9, параграф 4, член 10, параграфи 3 и 4, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. То влиза в сила в деня след публикуването на решението в *Официален вестник на Европейския съюз* или на по-късна, посочена в решението дата. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.

4. Преди да приеме делегиран акт Комисията се консултира с експертите, определени от всяка държава членка в съответствие с принципите, залегнали в Междунституционалното споразумение от 13 април 2016 г. за по-добро законотворчество.

5. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира акта едновременно на Европейския парламент и на Съвета.

6. Делегиран акт, приет съгласно член 9, параграф 4, член 10, параграфи 3 или 4, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът са повдигали възражения в срок от два месеца след нотифицирането на акта на Европейския парламент и Съвета или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент и Съветът са уведомили Комисията, че няма да повдигат възражения. Този срок се удължава с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

7. Делегиран акт, изключващ в съответствие с член 10, параграф 4 от обхвата на настоящата директива изменение на международни инструменти, се приема най-малко три месеца преди изтичането на международно установения срок за мълчаливото приемане на съответното изменение или на датата, предвидена за влизане в сила на това изменение. В периода, предхождащ влизането в сила на такъв делегиран акт, държавите членки се въздържат от всякакви инициативи, целящи включване на изменението в националното законодателство или прилагане на изменението на съответния международен инструмент.“;

(11) Член 11 се изменя, както следва:

а) параграф 2 се заменя със следното:

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

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

б) параграф 3 се заличава;

(12) Член 12 се изменя, както следва:

а) параграф 1 се заменя със следното:

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

а) първоначален преглед преди пускането на кораба в експлоатация;

б) периодичен преглед, веднъж на 12 месеца; и

в) допълнителни прегледи, когато се налага.“;

б) параграф 2 се заличава;

(13) Член 13 се изменя, както следва:

а) параграф 1 се заменя със следното:

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

б) в параграф 3 третата алинея се заменя със следното:

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

в) параграф 4 се заменя със следното:

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

(14) член 14 се заменя със следното:

„Член 14

Правила на Конвенцията SOLAS от 1974 г.

1. По отношение на пътническите кораби, които осъществяват международни пътувания, Съюзът отправя предложения пред ММО за ускоряване на текущата работа в рамките на ММО за преразглеждане на правилата от Конвенцията SOLAS от 1974 г., в нейната последна версия, които съдържат въпроси, предоставени на свободна преценка на администрацията за установяване на хармонизирано тълкуване на тези правила и съответно за приемане на изменения на последните.

2. Предложенията, посочени в параграф 1, се отправят пред ММО въз основа на хармонизираните правила, определени в приложение I.“;

(15) създава се следният член 16а:

„Член 16а
Преглед

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

(16) Приложение I се изменя, както следва:

а) в параграф 13.1 от част А на глава II-2, шестото изречение се заменя със следното:

„В случай, че корабът осъществява вътрешни пътувания в друга държава членка, се включва превод на официалния език на държавата на знамето, ако той не е английски или френски.“

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

„Спасителните съдове могат да бъдат спасителни лодки или спасителни салове, или комбинация от тях, в съответствие с изискванията на правило III/2.2. Ако е доказано, че пътуването е безопасно и/или климатичните условия в зоната на пътуване са благоприятни, администрацията на държавата на знамето може, като вземе предвид препоръките в MSC/Circ. 1046 на ММО, да допусне, ако това не се отхвърля от държавата членка на пристанището:

Член 2
Транспониране

1. Държавите членки приемат и публикуват не по-късно от [12 месеца след влизането в сила] законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива. Те незабавно съобщават на Комисията текста на тези разпоредби.

Те прилагат тези разпоредби, считано от [12 месеца след влизането в сила].

Когато държавите членки приемат тези разпоредби, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или позоваването 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 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