ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 23.7.2026 г.
COM(2026) 386 final

2026/0215 (COD)

Предложение за

ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

относно специфични изисквания за стабилност на ро-ро пътнически кораби (кодификация)

(текст от значение за ЕИП)

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. В контекста на Европа на гражданите Комисията отдава голямо значение на опростяването и яснотата на правото на Съюза с оглед по-голямата му разбираемост и достъпност за гражданите, на които по този начин осигурява широки възможности да упражняват предоставените им специфични права.

   Тази цел не може да бъде постигната, докато съществуват множество разпоредби, които след като са били изменяни неколкократно и често съществено, продължават да се намират отчасти в първоначалния акт, отчасти в последващите го изменящи актове. Необходимо е проучване и сравнение на голям брой актове, за да се установи кои са действащите разпоредби.

   Поради това кодификацията на разпоредби, претърпели чести изменения, е от съществено значение за яснотата и прозрачността на правото.

2. На 1 април 1987 г. Комисията реши[1] да инструктира своите служби да извършват кодификация на всички актове най-късно след десетото им изменение, като подчерта, че това е минимално изискване и че в интерес на яснотата и разбираемостта на разпоредбите, службите следва да положат усилия да кодифицират текстовете, за които са отговорни, в още по-кратки срокове.

3. Заключенията на Председателството на Европейския съвет в Единбург от декември 1992 г. потвърдиха това[2], като в тях беше подчертано значението на кодификацията, която осигурява правна сигурност по отношение на правото, приложимо към даден момент по даден въпрос.

   Кодификацията трябва да се извършва при стриктно спазване на обичайния процес за приемане на актове на Съюза.

   Предвид невъзможността за въвеждане на изменения по същество в актовете, предмет на кодификация, Европейският парламент, Съветът и Комисията решиха с междуинституционално споразумение от 20 декември 1994 г., че може да се прилага ускорена процедура за бързо приемане на кодифицираните актове.

4. Целта на настоящото предложение е да се извърши кодификация на Директива 2003/25/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 14 април 2003 година относно специфични изисквания за стабилност на ро-ро пътнически кораби[3]. Новата директива ще замести различните актове, които са инкорпорирани в нея[4]; това предложение запазва напълно съдържанието на кодифицираните актове и се ограничава до тяхното обединяване, като внася единствено формални изменения, необходими за самото кодифициране.

5. Настоящото предложение за кодификация беше изработено на основата на предварителна консолидация на текста, на всички официални езици, на Директива 2003/25/ЕО и изменящите я актове, с помощта на информационна система от Службата за публикации на Европейския съюз. При промяна на номерацията на членовете съответствието между старата и новата номерация е

---

1 COM(87) 868 PV.

2 Виж приложение 3 от част А на посочените заключения.

3 Включено в законодателната програма за 2026.

4 Виж част А от приложение IV към настоящото предложение.

посочено в таблица на съответствието, която се съдържа в приложение V към кодифицираната директива.

↓ 2003/25/ЕО (адаптиран)

2026/0215 (COD)

Предложение за

ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

относно специфични изисквания за стабилност на ро-ро пътнически кораби (кодификация)

(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 ⌦ 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 комитет[5],

като взеха предвид становището на Комитета на регионите[6],

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

↓

(1) Директива 2003/25/ЕО на Европейския парламент и на Съвета[7] неколкократно беше съществено изменяна[8]. С оглед на постигането на яснота и рационалност посочената директива следва да бъде кодифицирана.

↓ 2003/25/ЕО Съображение 1 (адаптиран)

(2) В рамките на общата транспортна политика следва да се вземат мерки за ⌦ гарантиране на необходимото ниво на ⌫ безопасност при превоз на пътници по море.

5 ОВ C […], […] г., стр. […].

6 ОВ C […], […] г., стр. […].

7 Директива 2003/25/ЕО на Европейския Парламент и на Съвета от 14 април 2003 година относно специфични изисквания за стабилност на ро-ро пътнически кораби (ОВ L 123, 17.5.2003, стр. 22–41, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/25/oj).

8 Виж Приложение IV, Част А.

↓ 2003/25/ЕО Съображение 2 (адаптиран)

(3) ⌦ Съюзът ⌫ желае да избегне с всички подходящи средства транспортни произшествия с участието на ро-ро пътнически кораби, водещи до смъртни случаи.

↓ 2003/25/ЕО Съображение 4 (адаптиран)

(4) Лицата, които ползват ро-ро пътнически кораби, и екипажът, нает на борда на тези плавателни средства, в целия ⌦ Съюз ⌫ следва да имат право да изискват същото високо равнище на безопасност, независимо от зоната, в която корабите оперират.

↓ 2003/25/ЕО Съображение 5 (адаптиран)

(5) С оглед на значимостта на морския пътнически транспорт на вътрешния пазар, действие на равнището на ⌦ Съюза ⌫ е най-ефективният начин за ⌦ осигуряване ⌫ на общо минимално равнище на безопасност за кораби в целия ⌦ Съюз ⌫.

↓ 2003/25/ЕО Съображение 6 (адаптиран)

(6) Действие на равнището на ⌦ Съюза ⌫ е най-добрият начин за хармонизирано прилагане на принципи, съгласувани в рамките на Международната морска организация (ММО), като по този начин се избегне нарушаване на конкуренцията между операторите на ро-ро пътнически кораби, работещи в ⌦ Съюза ⌫.

↓ 2003/25/ЕО Съображение 3

(7) Способността за оцеляване след повреда от сблъскване на ро-ро пътнически кораби, определена от техните стандарти за стабилност при повреди, е извънредно важен фактор за безопасността на пътниците и екипажа и е основен фактор при издирвателно-спасителните операции. Най-опасният проблем за стабилността на ро-ро пътнически кораб със затворена ро-ро палуба след повреда при сблъскване е този, който се дължи на ефекта на акумулирането на значителни количества вода на тази палуба.

↓ 2003/25/ЕО Съображение 7 (адаптиран)

(8) Общите изисквания за стабилност за ро-ро пътнически кораби в повредено състояние бяха установени на международно равнище от провелата се през 1990 година ⌦ Конференция на договарящите се правителства по Международната конвенция за ⌫ безопасността на човешкия живот по море ⌦ 1974 ⌫

(⌦ Конвенция ⌫ SOLAS) и бяха включени в правило II-I/Б/8 от Конвенцията SOLAS (стандарт SOLAS 90). Тези изисквания са приложими в целия ⌦ Съюз ⌫ поради прякото прилагане за международните пътувания на Конвенцията SOLAS и прилагането за вътрешните пътувания на Директива 2009/45/ЕО на Европейския парламент и на Съвета[9].

↓ 2003/25/ЕО Съображение 8 (адаптиран)

(9) ⌦ Специфичните изисквания за стабилност ⌫ съдържащи се в стандарта SOLAS 90 изрично включват ефекта от влизане на вода на ро-ро палубата в открито море от порядъка на 1,5 м на значителна височина на вълната.

↓ 2023/946 Съображение 3 (адаптиран)

(10) Резолюция № 14 ⌦ относно „Регионалните организации за специфичните изисквания за устойчивост към пътническите кораби тип „ро-ро“, приета от Конференцията на договарящите правителства по Международната конвенция за опазване на човешкия живот на море от 1974 г., на 29 ноември 1995 г. ⌫ разрешава на членовете на ММО да сключват регионални споразумения, ако считат, че преобладаващите морски условия и други местни условия изискват специфични изисквания за стабилност в дадена зона.

↓ 2003/25/ЕО Съображение 10

(11) Осем северноевропейски страни, включително седем държави-членки, се договориха в Стокхолм на 28 февруари 1996 г. да въведат по-висок стандарт за стабилност за ро-ро пътнически кораби в повредено състояние, за да отчитат ефекта от събирането на вода на ро-ро палубата и да дадат възможност на кораба да оцелее в по-тежки положения от стандарта SOLAS 90, до 4 м значителни височини на вълната.

↓ 2003/25/ЕО Съображение 11 (адаптиран)

(12) Съгласно ⌦ това ⌫ споразумение, известно като Споразумението от Стокхолм, стандартът за специфична стабилност е пряко свързан с морската зона, в която оперира плавателният съд, и по-специално със значителната височина на вълната, регистрирана в зоната на оперираne. Значителната височина на вълната на зоната, ⌦ в която ⌫ оперира корабът, определя височината на водата на автомобилната палуба, която би се получила след случайна повреда.

---

[9] Директива 2009/45/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 6 май 2009 година за правилата за безопасност и стандартите за пътническите кораби (ОВ L 163, 25.6.2009, стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/45/oj).

↓ 2023/946 Съображение 1 (адаптиран)

(13) Директива 2003/25/ЕО ⌦ установи ⌫ 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, ⌦ установени ⌫ в Конвенцията SOLAS, която е в сила на датата на приемане на посочената директива.

↓ 2003/25/ЕО Съображение 20 (адаптиран)

(14) ⌦ Определени ⌫ специфични изисквания за стабилност, ⌦ установени с ⌫ настоящата директива, би следвало да се основават на метод, както е постановено в приложенията към Споразумението от Стокхолм, който изчислява височината на водата на ро-ро палубата след повреда от сблъскване във връзка с два основни параметъра: остатъчната запасна височина на кораба и значителната височина на вълната в морската зона, където корабът оперира.

↓ 2023/946 Съображение 2 (адаптиран)

(15) На 15 юни 2017 г. ММО прие Резолюция MSC.421(98) за изменение на Конвенцията SOLAS и за ⌦ установяване ⌫ на преразгледани изисквания за стабилност на пътническите кораби в повредено състояние. Тези изисквания се прилагат и за ро-ро пътническите кораби.

↓ 2023/946 Съображение 5 (адаптиран)

(16) Изискванията, определени в Директива 2009/45/ЕО, ⌦ са ⌫ приложими за ро-ро пътническите кораби. ⌦ Прилагането на ⌫ изискванията ⌦ за стабилност ⌫ на Конвенцията SOLAS, последно изменена с Резолюция MSC.421(98), (SOLAS 2020) ⌦ трябва да ⌫ доведе до сериозно намаляване на риска за ро-ро пътническите кораби, сертифицирани да превозват над 1 350 човека на борда.

↓ 2023/946 Съображение 7

(17) За ро-ро пътническите кораби, сертифицирани да превозват 1 350 или по-малък брой хора на борда, незадължителното прилагане на изискванията на SOLAS 2020 следва да е при условие на по-висока стойност на индекса R от определената в SOLAS 2020, за да се постигне подходящото ниво на безопасност.

↓ 2023/946 Съображение 6 (адаптиран)

(18) ⌦ По-висока стойност на индекса R, както е ⌫, определен в настоящата директива за ро-ро пътнически кораби, сертифицирани да превозват 1 350 или по-малък брой хора на борда, би била трудна за прилагане по отношение на някои типове конструкции на кораби. Поради това компаниите, които притежават или експлоатират тези кораби за редовно обслужване в Съюза, следва да имат възможност да прилагат изискванията за стабилност, приложими преди влизането в сила на ⌦ Директива (ЕС) 2023/946 на Европейския парламент и на Съвета[10] ⌫.

(19) ⌦ Комисията следва да оцени ⌫ десет години след датата на влизане в сила на Директива (ЕС) 2023/946 използването на тази възможност отнасяща до кораби, сертифицирани да превозват 1 350 или по-малък брой хора на борда, за да вземе решение дали е необходимо по-нататъшно преразглеждане на тази директива. Държавите членки ⌦ следва да съобщят за използването на тази опция ⌫ на Комисията, заедно с данните, отнасящи се до засегнатите кораби.

↓ 2023/946 Съображение 8 (адаптиран)

(20) За да се гарантира необходимото ниво на безопасност, специфичните изисквания за стабилност при повреда следва също така да се прилагат за съществуващите ро-ро пътнически кораби, които никога не са били сертифицирани в съответствие с Директива 2003/25/ЕО и ⌦ които ⌫ започват да извършват редовно обслужване в Съюза.

↓ 2003/25/ЕО Съображение 17

(21) В интерес на подобряване на безопасността и избягване нарушаването на конкуренцията, общите стандарти за безопасност относно стабилността трябва да се прилагат за всички ро-ро пътнически кораби, независимо от флага, под който плават, предоставящи редовно обслужване до или от пристанище в държави-членки по международни маршрути.

↓ 2003/25/ЕО Съображение 18

(22) Безопасността на корабите е отговорност на първо място на държавата на флага и поради това всяка държава-членка трябва да осигури спазване на изискванията за безопасност, приложими за ро-ро пътнически кораби, плаващи под флага на тази държава-членка.

[10] Директива (ЕС) 2023/946 на Европейския парламент и на Съвета от 10 май 2023 година за изменение на Директива 2003/25/ЕО по отношение на включването на подобрени изисквания за стабилност и привеждането на посочената директива в съответствие с изискванията за стабилност, определени от Международната морска организация (ОВ L 128, 15.5.2023 , pp. 1–10, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/946/oj).

↓ 2003/25/ЕО Съображение 19 (адаптиран)

(23) Държавите-членки следва да бъдат считани и като ⌦ държави на пристанището ⌫ . Отговорностите, възложени в това им качество, се основават на специфичните отговорности на държавите на пристанището, които са напълно в съответствие с Конвенцията по морско право на ООН от 1982 г.

↓ 2003/25/ЕО Съображение 21

(24) Държавите-членки следва да определят и публикуват значителните височини на вълните в морските зони, пресичани от ро-ро пътнически кораби при редовно обслужване до и от техни пристанища. За международни маршрути значителните височини на вълните трябва да се определят, когато е приложимо и възможно, в споразумение между държавите на двата края на маршрута.

↓ 2023/946 Съображение 9

(25) 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.

↓ 2023/946 Съображение 10

(26) Европейската агенция за морска безопасност подпомага Комисията при ефективното прилагане на Директива 2003/25/ЕО и следва да се стреми да продължи тази помощ в съответствие с Регламент (ЕС) 2025/2434 на Европейския парламент и на Съвета[11].

↓ 2023/946 Съображение 11 (адаптиран)

(27) За да се даде възможност на Комисията да направи оценка и да докладва на Европейския парламент и на Съвета относно прилагането на настоящата директива, държавите членки следва да предоставят данни за всеки нов ро-ро пътнически кораб, сертифициран да превозва 1 350 или по-малък брой хора на борда за редовно обслужване в съответствие с изискванията за стабилност, ⌦ предвидени ⌫ в настоящата директива. Тези данни следва да се предоставят в съответствие със структурата, определена в приложение III. Тези данни следва да бъдат на разположение за всички нови ро-ро пътнически кораби, тъй като те трябва да отговарят на вероятностните изисквания за стабилност, ⌦ предвидени ⌫ в SOLAS 2020.

[11] Регламент (ЕС) 2025/2434 на Европейския парламент и на Съвета от 26 ноември 2025 година относно Европейската агенция за морска безопасност и за отмяна на Регламент(ЕО) № 1406/2002 ОВ L, 2025/2434, 29.12.2025 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/2434/oj.

↓ 2003/25/ЕО Съображение 22

(28) Всеки ро-ро пътнически кораб, ангажиран в пътувания в рамките на обхвата на настоящата директива, трябва да носи сертификат за съответствие, издаден от администрацията на държава на флага, който трябва да се приема от всички други държави-членки.

↓ 2019/1243 Член 1 и Приложение, точка IX(4) (адаптиран)

(29) С цел ⌦ настоящата ⌫ Директива да се адаптира към техническия прогрес, към промените на международно равнище и към опита, натрупан по време на прилагането ѝ, на Комисията следва да бъде делегирано правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от ⌦ Договора за функционирането на Европейския съюз ⌫ за изменение на приложенията към тази директива. От особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище, и тези консултации да бъдат проведени в съответствие с принципите, залегнали в Междуинституционалното споразумение от 13 април 2016 г. за по-добро законотворчество[12]. По-специално, с цел осигуряване на равно участие при подготовката на делегираните актове, Европейският парламент и Съветът получават всички документи едновременно с експертите от държавите членки, като техните експерти получават систематично достъп до заседанията на експертните групи на Комисията, занимаващи се с подготовката на делегираните актове.

↓ 2003/25/ЕО Съображение 28 (адаптиран)

(30) Тъй като ⌦ целите ⌫ на ⌦ настоящата Директива ⌫ да опазва човешкия живот в открито море чрез подобряване на способността за оцеляване на ро-ро пътнически кораби в случай на повреда не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите-членки, ⌦ но ⌫ могат, заради мащаба и ефектите на действието ⌦ по-скоро ⌫, да бъдат по-добре постигнати на равнището ⌦ на Съюза ⌫, ⌦ Съюзът ⌫ може да приеме мерки, в съответствие с принципа на субсидиарност, както е постановено в член 5 от Договора ⌦ за Европейския съюз ⌫. В съответствие с принципа на пропорционалност, както е постановено в този член, настоящата директива не превишава необходимото за постигането на ⌦ тези цели ⌫.

↓ 2023/946 Съображение 13 (адаптиран)

(31) За да не се налага непропорционална административна тежест на държавите членки без излаз на море, които нямат морски пристанища и които нямат ро-ро пътнически кораби, плаващи под тяхно знаме, които да попадат в приложното

[12] ОВ L 123, 12.5.2016 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj.

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 Директива ⌦ 2003/25/ЕО ⌫.

↓

(32) Настоящата директива не засяга задълженията на държавите членки относно сроковете за транспониране в националното законодателство на директивите, посочени в част Б от Приложение IV,

---

↓ 2003/25/ЕО (адаптиран)

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

Цел

Целта на настоящата директива е да постанови уеднаквено равнище на специфичните изисквания за стабилност за ро-ро пътнически кораби, което ще подобри способността за оцеляване на този тип плавателни съдове при повреда от сблъсък и ще осигури високо равнище на безопасност за пътниците и екипажа.

Член 2

Дефиниции

За целите на настоящата директива се прилагат следните дефиниции:

↓ 2023/946 Член 1, точка 1, буква б) (адаптиран)

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

↓ 2023/946 Член 1, точка 1, буква в) (адаптиран)

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

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

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

↓ 2003/25/ЕО (адаптиран)

(5) „Споразумението от Стокхолм“ означава споразумението, сключено в Стокхолм на 28 февруари 1996 г. в съответствие с Резолюция 14 относно „Регионални споразумения относно специфични изисквания за стабилност за ро-ро пътнически кораби“, приета на 29 ноември 1995 г. ⌦ от Конференцията на договарящите правителства към Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море от 1974 г. ⌫ ⌦ (Резолюция 14 на Конференцията на SOLAS от 1995 г.) ⌫;

(6) „ро-ро пътнически кораб“ означава кораб, който превозва повече от 12 пътници, има карго пространство или пространство специална категория, както е дефинирано в правило II-2/3 от Конвенцията SOLAS;

↓ 2023/946 Член 1, точка 1, буква а) (адаптиран)

(7) „съществуващ ро-ро пътнически кораб“ означава ро-ро пътнически кораб, чийто кил е ⌦ бил ⌫ заложен или който е ⌦ бил ⌫ на подобен етап на строителството преди 5 декември 2024 г.; подобен етап на строителството означава етап, на който:

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

б) 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;

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

↓ 2003/25/ЕО

(9) „пътник“ означава всяко лице, различно от капитана и членовете на екипажа, или други лица, наети или ангажирани независимо за каква работа на борда на кораб и не е дете на възраст под една година;

↓ 2023/946 Член 1, точка 1, буква г)

(10) „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:

а) съгласно публикувано разписание;

б) с такава редовност или честота на курсовете, че те представляват разпознаваема систематична серия;

↓ 2003/25/ЕО

(11) „администрация на държавата на флага“ означава компетентните органи на държавата, под чийто флаг корабът или плавателния съд има право да плава;

↓ 2023/946, Член 1, точка 1, буква д)

(12) „държава на пристанището“ означава държава членка до или от чиито пристанища ро-ро пътнически кораб извършва редовно обслужване;

↓ 2003/25/ЕО

(13) „международно пътуване“ означава пътуване по море от пристанище на държава-членка до пристанище извън тази държава-членка или обратно;

↓ 2023/946 Член 1, точка 1, буква е) (адаптиран)

(14) „специфични изисквания за стабилност“ означава, изискванията за стабилност, посочени в член 6 ⊠ на настоящата Директива ⊠;

↓ 2003/25/ЕО

(15) „значителна височина на вълната“ („H_s) означава средната височина на най-високата трета от височини на вълни, наблюдавани за даден период;

(16) „остатъчна запасна височина“ (f_r) е минималното разстояние между повредената ро-ро палуба и крайната товарна водолиния на местоположението

на повредата, без да се отчита допълнителният ефект на морската вода, акумулирана на повредената ро-ро палуба;

↓ 2023/946 Член 1, точка 1, буква ж)

(17) „компания“ означава собственик на ро-ро пътнически кораб или всяка друга организация или лице като например управител или беър-боут чартьор, които са поели от собственика отговорността за експлоатацията на пътническия кораб.

↓ 2003/25/ЕО

Член 3

Приложно поле

1. Настоящата директива се прилага за всички ро-ро пътнически кораби, които оперират до и от пристанище на държава-членка за редовно обслужване, независимо от техния флаг, когато са ангажирани в международни пътувания.

↓ 2023/946, Член 1, точка 2

2. Всяка държава членка, в качеството си на държава на пристанището, гарантира, че ро-ро пътническите кораби, които плават под знамето на държава, която не е държава членка, отговарят напълно на изискванията на настоящата директива, преди да могат да извършват редовно обслужване за пътувания от или до пристанища на тази държава членка в съответствие с Директива (ЕС) 2017/2110 на Европейския парламент и на Съвета[13].

↓ 2023/946, Член 1, точка 3 (адаптиран)

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

Държавите членки, които възнамеряват да се възползват от такава дерогация, съобщават на Комисията до 5 декември 2024 г., ако условията са били изпълнени, и информират Комисията относно всяка последваща промяна. Тези държави членки не могат да разрешават на ро-ро пътнически кораби, които попадат в обхвата на настоящата директива, да плават под тяхно знаме, докато не транспонират и приложат директива ⌦ 2003/25/ЕО ⌫.

---

[13] 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2017/2110/oj).

↓ 2023/946, Член 1, точка 4 (адаптиран)

Член 4

Значителна височина на вълната

Значителната височина на вълната се използва за определяне на височината на водата на автомобилната палуба, когато се прилагат специфичните изисквания за стабилност, ⌦ определени ⌫ в приложение I, раздел A. Стойностите на значителната височина на вълната са тези, които не се превишават с вероятност, по-голяма от 10 % на годишна база.

↓ 2003/25/ЕО

Член 5

Морски зони

↓ 2023/946, Член 1, точка 5, буква а)

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

↓ 2003/25/ЕО (адаптиран)

2. Морските зони и приложимите стойности на значителната височина на вълната ⌦ посочени в параграф 1 ⌫ се определят по споразумение между държавите-членки или, когато е приложимо и възможно, между държавите-членки и трети страни от двата края на маршрута. Когато маршрутът на кораба пресича повече от една морска зона, корабът трябва да удовлетворява специфичните изисквания за стабилност за най-високата стойност на вълната, идентифицирана за тези зони.

↓ 2023/946, Член 1, точка 5, буква б) (адаптиран)

3. Списъкът ⌦ посочен в параграф 1 ⌫ 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.

↓ 2023/946 (адаптиран)

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 над 1350 човека на борда, трябва да отговарят на специфичните изисквания за стабилност, ⌦ установени ⌫ в глава II-1, част Б от SOLAS 2020.

2. По избор на компанията новите ро-ро пътнически кораби, сертифицирани да превозват 1350 или по-малък брой хора на борда, трябва да отговарят на:

а) специфичните изисквания за стабилност, ⌦ установени ⌫ в приложение I, раздел А към настоящата директива, или

б) специфичните изисквания за стабилност, ⌦ установени ⌫ в приложение I, раздел Б към настоящата директива.

За всеки такъв кораб администрацията на държавата на знамето уведомява Комисията в срок от два месеца от датата на издаване на сертификата, посочен в член 7, за избора на варианта, посочен в първа алинея, и включва в уведомлението данните, посочени в приложение III.

3. При прилагане на изискванията, ⌦ установени ⌫ в приложение I, раздел А, държавите членки използват насоките, определени в приложение II, доколкото това е практически възможно и съвместимо с конструкцията на въпросния кораб.

4. По избор на компанията съществуващите ро-ро пътнически кораби, сертифицирани да превозват над 1350 човека на борда, които компанията въвежда в експлоатация за редовно обслужване до или от пристанище на държава членка след 5 декември 2024 г. и които никога не са били сертифицирани съгласно настоящата директива, трябва да отговарят на:

а) специфичните изисквания за стабилност, ⌦ установени ⌫ в глава II-1, част Б от SOLAS 2020; или

б) специфичните изисквания за стабилност, ⌦ установени ⌫ в приложение I, раздел А към настоящата директива, в допълнение към тези, определени в глава II-1, част Б от SOLAS 2009.

Изискванията за стабилност, които се прилагат, се отбелязват в сертификата на кораба, ⌦ посочен в ⌫ член 7.

5. По избор на компанията съществуващите ро-ро пътнически кораби, сертифицирани да превозват 1350 или по-малък брой хора на борда, които компанията въвежда в експлоатация за редовно обслужване до или от пристанище на държава членка след 5 декември 2024 г. и които никога не са били сертифицирани съгласно настоящата директива, трябва да отговарят на:

а) специфичните изисквания за стабилност, ⌦ установени ⌫ в приложение I, раздел А към настоящата директива, или

б) специфичните изисквания за стабилност, ⌦ установени ⌫ в приложение I, раздел Б към настоящата директива.

Изискванията за стабилност, които се прилагат, се отбелязват в сертификата на кораба, посочен в член 7.

6. Съществуващи ро-ро пътнически кораби, които се експлоатират за редовно обслужване до или от пристанище на държава членка до 5 декември 2024 г., трябва да отговарят на специфичните изисквания за стабилност, ⌦ установени ⌫ в приложение I, в редакцията му, приложима преди влизането в сила на Директива (ЕС) 2023/946 .

↓ 2023/946, Член 1, точка 8 (адаптиран)

Член 7

Сертификати

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

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

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

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

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

↓ 2023/946, Член 1, точка 9 (адаптиран)

Член 8

Сезонна и друга краткосрочна експлоатация

1. Ако компания, извършваща редовно обслужване на целогодишна база, желае да въведе допълнителни ро-ро пътнически кораби, които да бъдат експлоатирани за по-къс срок за тази услуга, тя уведомява компетентния орган на държавата на пристанището или държавите на пристанищата не по-късно от един месец, преди тези кораби да започнат да бъдат експлоатирани за тази услуга.

2. Въпреки това, в случаите, когато вследствие на непредвидени обстоятелства бързо трябва да ⌦ се въведе ⌫ заместващ ро-ро пътнически кораб, за да се осигури

непрекъснатост на услугата, вместо изискването за уведомяване по параграф 1, се прилагат член 4, параграф 4 от Директива (ЕС) 2017/2110 и точка 1.3 от приложение XVII към Директива 2009/16/ЕО на Европейския парламент и на Съвета[14].

3. Ако 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 тази експлоатация.

4. За ро-ро пътническите кораби, които отговарят на специфичните изисквания ⌦ за стабилност ⌫, установени в приложение I, раздел А, в случай че експлоатацията по смисъла на параграфи 1, 2 и 3 се извършва при условия с по-ниска значителна височина на вълната от установената за същата морска зона при целогодишна експлоатация, стойността на значителната височина на вълната, приложима за този по-кратък срок, може да се използва от компетентния орган за определяне на височината на водата на палубата, когато се прилагат специфичните изисквания за стабилност, ⌦ установени ⌫ в приложение I, раздел А. Стойността на значителната височина на вълната, приложима за този по-кратък срок, се съгласува между държавите членки, и когато е приложимо и възможно, между държавите членки и третите държави в началото и в края на маршрута.

5. След съгласието на компетентния орган на държавата на пристанището или държавите на пристанищата за експлоатация по смисъла на параграфи 1, 2 и 3 от ро-ро пътническия кораб, който влиза в такава експлоатация, се изисква на борда си да носи сертификат, потвърждаващ спазването на разпоредбите на настоящата директива, както е предвидено в член 7, параграф 1.

↓ 1243/2019, Член 1 и Приложение, точка IX(4) (адаптиран)

Член 9

Изменение на приложенията

На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 10 за изменение на приложенията, за да се отчитат промените на международно равнище, по-специално в ⌦ Международната морска организация ⌫ (ММО) и да се подобри ефективността на настоящата директива в светлината на натрупания опит и техническия прогрес.

Член 10

Упражняване на делегирането

1. Правомощието да приема делегирани актове се предоставя на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия.

2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 9, се предоставя на Комисията за срок от пет години, считано от 26 юли 2019 г. Комисията изготвя доклад

---

[14] 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/16/oj).

относно делегирането на правомощия не по-късно от девет месеца преди изтичането на петгодишния срок. Делегирането на правомощия се продължава мълчаливо за срокове с еднаква продължителност, освен ако Европейският парламент или Съветът не възразят срещу подобно продължаване не по-късно от три месеца преди изтичането на всеки срок.

3. Делегирането на правомощия, посочено в член 9, 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. Оттеглянето поражда действие в деня след публикуването на решението в *Официален вестник на Европейския съюз* или на по-късна дата, посочена в решението. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.

4. Преди приемането на делегиран акт Комисията се консултира с експерти, определени от всяка държава членка в съответствие с принципите, залегнали в Междуинституционалното 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, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът не са представили 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 представят възражения. Посоченият срок се удължава с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

↓ 2003/25/ЕО (адаптиран)

Член 11

Санкции

Държавите-членки определят правилата за наказанията, приложими за нарушения на национални разпоредби, приети съгласно настоящата директива и вземат всички мерки за осигуряване на тяхното прилагане. Предвидените санкции трябва да бъдат ефективни, пропорционални и възпиращи.

↓ 2023/946, Член 1, точка 10

Член 12

Преглед

Комисията извършва оценка на изпълнението на настоящата директива и представя на Европейския парламент и Съвета резултатите от оценката до 5 юни 2033 г. Информацията въз основа на уведомленията, посочени в член 6, параграф 2, се предоставя в анонимна форма.

↓

Член 13

Отмяна

Директива 2003/25/ЕО, изменена с актовете, посочени в част А от приложение IV, се отменя, без да се засягат задълженията на държавите членки относно сроковете за транспониране в националното законодателство на директивите, посочени в част Б от приложение IV.

Позоваванията на отменената директива се считат за позовавания на настоящата директива и се четат съгласно таблицата на съответствието в приложение V.

↓ 2003/25/ЕО (адаптиран)

Член 14

Влизане в сила

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

Член 15

Адресати

Адресати на настоящата директива са държавите членки.

Съставено в Брюксел на година.

За Европейския парламент
Председател

За Съвета
Председател