

Брюксел, 16.10.2015 г.
COM(2015) 508 final

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА

**Адаптация на избраната посока: Проверка за пригодност на законодателството
относно безопасността на пътническите кораби по Програмата за пригодност и
резултатност на регулаторната рамка (REFIT)**

{SWD(2015) 197 final}

1. Въведение

1.1. Защо е нужна проверка за пригодност на законодателството относно безопасността на пътническите кораби?

С оглед на факта, че 23 от 28-те държави членки са крайбрежни държави, а четири са островни държави, пътническите кораби изпълняват важна роля за мобилността на гражданите на ЕС. Изчислено е, че всяка година през пристанищата на ЕС преминават средно над 400 млн. души. 120 млн. пътници се превозват от извършващи вътрешни пътувания пътнически кораби, т.е. кораби, които плават между пристанища в рамките на една държава членка.

Законодателството на ЕС относно безопасността на пътническите кораби бе въведено в продължение на 15 години, най-вече в отговор на злополуки. Това доведе до поредица от директиви, които бяха обусловени и повлияни от обстоятелствата, в рамките на които бяха изготвени. Макар че те служат на една обща цел, т.е. гарантиране на общо и високо ниво на безопасност на пътническите кораби, те не създават една напълно съгласувана рамка. Всяка директива има различен обхват и се прилага към различни видове кораби и пътувания. Освен това през последното десетилетие беше постигнато технологично развитие, в резултат на което някои от съществуващите разпоредби вече са остарели и ненужно утежняващи.

В рамките на предишните оценки и консултации не бяха събрани достатъчно доказателства, за да се създаде ясна представа за прилагането на законодателството, и бе установена оскъдна наличност на данни, особено по отношение на националния флот от пътнически кораби и данните за безопасността. Поради това Комисията заедно с Европейската агенция по морска безопасност (ЕАМБ), националните администрации и външен изпълнител предприеха по-систематична и цялостна проверка за пригодност на настоящата законодателна рамка. Макар че с течение на времето стават достъпни повече данни, настоящата проверка за пригодност също позволи събирането на допълнителни данни и извършването на допълнителни консултации, документален анализ и проучване на отделни случаи.

За първи път бяха събрани широкообхватни количествени данни по надежден и пропорционален начин. Счита се, че макар наличните данни да не позволяват извършването на цялостен анализ на разходите и ползите на всяко отделно регулаторно изискване, те осигуряват информация, която да бъде включена в анализа от проверката за пригодност; и достатъчна основа за последващите преглед и мониторинг, които Комисията възнамерява да предприеме.

1.2. Обхват на проверката за пригодност

Безопасността на пътническите кораби в ЕС се регулира на три нива: международно, европейско и национално. Законодателството на ЕС относно безопасността на пътническите кораби бе въведено с цел да се преодолеят потенциалните рискове за безопасността, свързани с факта, че международните стандарти не се прилагат към вътрешните пътувания, или с факта, че те са недостатъчни. Законодателството е насочено към трудностите при издирване и спасяване на пътници от бедстващи кораби,

цели постигането на общо ниво на безопасност и гарантира, че стандартите за безопасност се прилагат правилно.

По отношение на кораби, които осъществяват международни пътувания (т.е. включително между две държави — членки на ЕС, и поради това подлежащи на държавен пристанищен контрол¹), се прилагат международните конвенции и някои правила на ЕС. По отношение на кораби, които осъществяват вътрешни пътувания (т.е. между пристанища в рамките на една държава членка), се прилагат правилата на ЕС и националните правила.

Най-всеобхватният законодателен инструмент на ЕС в тази област е Директива 2009/45/ЕО², която обхваща пътнически кораби, изградени от стомана или друг еквивалентен материал, и високоскоростни плавателни съдове. Когато е приложимо и възможно, законодателният инструмент се основава на международно договорени стандарти, а именно Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море (SOLAS)³. В допълнение към това в директиви 2003/25/ЕО, 1999/35/ЕО и 98/41/ЕО се предвиждат специфични правила на ЕС, които се прилагат към ро-ро пътнически кораби (известни като ро-пакс кораби)⁴, високоскоростни плавателни съдове (ВПС)⁵ и регистрацията на лица на борда.

Това е сложна структура, която налага използването на съвременни и всеобхватни инструменти за по-добро регулиране, като например проверки за пригодност. В таблицата по-долу се представя преглед на всички четири директиви на ЕС, които бяха подбрани за настоящата проверка за пригодност и които представляват набор от ключови стандарти и изисквания за сигурността на пътническите кораби, плаващи във водите на ЕС:

Таблица 1: Правна рамка на ЕС относно безопасността на пътническите кораби: директиви в обхвата на проверката за пригодност

	Съдържание	Обхват		
		Пътувания	Кораби	Прилага се към
Директива 2009/45/ЕО	Стандарти за безопасност Прегледи	Вътрешни	а) Пътнически кораби, изградени от стомана или	Всички кораби, независимо от размера (гъвкавост

¹ Директива 2009/16/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно държавния пристанищен контрол (ОВ L 131, 28.5.2009 г., стр. 57—100).

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

³ Тази Конвенция бе приета от Международната морска организация (ММО) и ратифицирана от всички държави — членки на ЕС.

⁴ Ро-ро корабите са проектирани да превозват товари с колела, например камиони, ремаркета и автомобили, които се докарват на и откарват от кораба на собствен ход или посредством превозни средства с платформа. Плавателните съдове се наричат ро-пакс, ако превозват повече от 12 пътника в допълнение към превозни средства.

⁵ Съгласно определението в SOLAS, глава X, правило 1.3.

	(общо)		друг еквивалентен материал ⁶ ; б) ВПС	по отношение на кораби с дължина под 24 m) Класове (А, В, С, D) ⁷
Директива 2003/25/ЕО⁸	Стандарти за безопасност <i>(по-специално: изисквания за стабилност на ро-пакс кораби)</i>	Вътрешни и международни	Ро-ро пътнически кораби	Международни: редовно обслужване Вътрешни: клас А, В и С
Директива 1999/35/ЕО⁹	Прегледи <i>(по-специално: ро-пакс кораби и ВПС, извършващи редовни услуги)</i>	Вътрешни и международни	а) Ро-ро пътнически кораби; б) ВПС	Само редовно обслужване Вътрешни: клас А
Директива 98/41/ЕО¹⁰	Стандарти за безопасност Прегледи <i>(по-специално: регистрация на лица на борда)</i>	Вътрешни и международни	Всички пътнически кораби	Продължителност на пътуването <i>(под 20 морски мили — само преброяване на лицата на борда)</i>

Източник: Комисия, 2015 г.

1.3. Какво е мнението на заинтересованите страни?

Заинтересованите страни са съгласни, че законодателната рамка относно безопасността на пътническите кораби е важна за подобряване на безопасността, като същевременно улеснява равнопоставените условия на конкуренция. При последната обществена консултация относно морската стратегия 59 % от заинтересованите страни изразиха

⁶ Наричани по-долу „кораби от стомана“ с цел опростяване.

⁷ Пътническите кораби се делят на четири различни класа според морските зони, в които могат да плават, в зависимост от параметри, като например разстояние от брега. Корабите от клас А нямат ограничение по отношение на разстоянието от брега, на което могат да плават, докато за корабите от клас D разстоянието е ограничено на 3 морски мили (приблизително 5,6 km).

⁸ Директива 2003/25/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно специфични изисквания за стабилност на ро-ро пътнически кораби (ОВ L 123, 17.5.2003 г., стр. 22).

⁹ Директива 1999/35/ЕО на Съвета 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).

¹⁰ Директива 98/41/ЕО на Съвета относно регистрацията на лица, които плават на борда на пътнически кораби, които оперират по направление към или от пристанища на държавите членки от Общността (ОВ L 188, 2.7.1998 г., стр. 35).

съгласие, че настоящата международна и европейска законодателна рамка относно безопасността на корабите е адекватна (а 26 % не изразиха мнение по въпроса).

Независимо от това заинтересованите страни подчертаха редица проблеми, свързани с разлики в прилагането на правната рамка относно безопасността на пътническите кораби, като изтъкнаха сложността и липсата на яснота в множество определения и изисквания, случаи на припокриване и остарели изисквания за докладване.

Заинтересованите страни също така поставиха въпроса за пропорционалността и адекватността на изискванията за безопасност на малки кораби от стомана и непредвидените последствия за кораби, попадащи извън обхвата на настоящата правна рамка. В резултат на това бе отправен призив за подобряване на настоящата регулаторна рамка чрез опростяване на правилата с цел да се улесни нейното управление и прилагане, както и да се премахнат ненужните разходи.

2. Ключови въпроси за оценка

2.1. Пригодна ли е за целта правната рамка на ЕС относно безопасността на пътническите кораби?

Като цяло правната рамка на ЕС относно безопасността на пътническите кораби е пригодна за целта. В резултат на тази рамка бе постигната подобрена безопасност за човешкия живот на борда на пътнически кораби, плаващи във водите на ЕС, и бе осъществен принос за развитието на вътрешния пазар на морския транспорт. При все това е възможно допълнително повишаване на равнището на безопасност и също така на ефективността и пропорционалността на някои от регулаторните изисквания.

Извършващите вътрешни пътувания пътнически кораби, обхванати от стандарти на ЕС за безопасност¹¹, представляват около 30 % от всички плавателни съдове, извършващи вътрешни пътувания във водите на ЕС, но над 60 % от общия пътнически капацитет. Поради това по-голямата част от пътниците използват кораби, които отговарят на общите изисквания за безопасност, гарантиращи общо равнище на безопасност. Една трета от пътниците използват кораби, които са сертифицирани съгласно националните стандарти — предимно по-малки, специално проектирани кораби, изградени от композитни материали или дървесина (съответно около 12 % и 18 %).

От 408-те регистрирани злополуки с извършващи вътрешни пътувания пътнически кораби за последните четири години, само при една е имало смъртен случай на пътник¹². Съответният риск на пътнически кораб е по-нисък в сравнение с международните пътнически кораби. Макар че последиците от злополуки с вътрешния флот на ЕС не са толкова сериозни, колкото при международните пътнически кораби, честотата на злополуките е по-висока. Това не е изненадващо предвид факта, че трафикът в

¹¹ Т.е. съгласно Директива 2009/45/ЕО.

¹² Следва да се отбележи, че тези статистически данни не включват знакови случаи като (например) смъртните случаи при злополуките с „Коста Конкордия“ (2012 г.) или „Норман Атлантик“ (2014 г.), тъй като те касаят кораби, извършващи международни пътувания (в резултат на което те не са обхванати от изискванията за безопасност, хармонизирани с Директива 2009/45/ЕО, които се прилагат само към вътрешни пътувания).

крайбрежните зони е по-натоварен и има повече плитки води, в които корабите могат да заседнат.

Законодателството на ЕС относно безопасността на пътническите кораби също така улесни свободното движение на кораби между държавите — членки на ЕС. Доказателствата показват, че промените на знамето са се увеличили с 400 % от 1998 г. насам¹³. Макар че се отчита, че са налице и други причини за това увеличение (например повишено търсене и наличност на плавателни съдове на пазара за втора употреба), законодателството на ЕС определено е допринесло за тази тенденция.

Макар че някои национални администрации изтъкнаха факта, че законодателството на ЕС може да е довело до увеличение на производството на кораби не от стомана, които са обхванати от по-малко строги национални стандарти за безопасност, не бяха представени доказателства, че случаят е такъв¹⁴. Други заинтересовани страни на свой ред заявиха обратното и призоваха за разработването на хармонизирани стандарти на ЕС относно безопасността на кораби, които понастоящем не са обхванати от законодателството на ЕС (т.е. кораби, които не са изградени от стомана или друг еквивалентен материал, например композитни материали).

2.2. Кои елементи способстват за или възпрепятстват ефективността на законодателството на ЕС относно безопасността на пътническите кораби?

Предвид факта, че стандартите за безопасност на кораби подлежат на постоянно подобряване, редовните актуализации с оглед на извлечените поуки и научния прогрес способстват за ефективността на законодателството на ЕС относно безопасността на пътническите кораби. Редовният преглед също така гарантира, че стандартите за безопасност се прилагат по еднакъв начин и продължават да бъдат пропорционални на равнището на риска.

Ефективността на законодателството на ЕС относно безопасността на пътническите кораби се възпрепятства от неговата сложност и от неясния обхват на прилагане (а именно по отношение на корабите, които попадат в обхвата му на приложение); остарели задължения за докладване (които не се възползват от съществуващите понастоящем цифрови системи за мониторинг и информация); неясно представяне на стандартите за техническа безопасност; както и бавни и затруднени процедури за актуализиране и освобождаване. В резултат на тези слабости мониторингът, прилагането и принудителното изпълнение на стандартите за безопасност са неоптимални и ненужно сложни.

Освен това осведомеността на пътниците за законодателството на ЕС относно безопасността на пътническите кораби и ползите от него остава по-слаба от очакваното. Това може да е свързано с относително ниската степен на организация на пътниците в морския транспорт.

¹³ Т.е. влизането в сила на Директива 98/18/ЕО, която предшества Директива 2009/45/ЕО.

¹⁴ Т.е. изборът дали да се изгради кораб от стомана или друг материал зависи най-вече от цената и характеристиките на избрания материал.

2.3. Рисковете управляват ли се по ефективен и пропорционален начин?

Както се демонстрира от статистическите данни за злополуки, настоящото законодателство постига високо ниво на безопасност на пътниците. Бе отчетено, че регулаторните разходи, свързани със стандартите на ЕС за безопасност, не са значителни в сравнение с националните стандарти, които щяха да бъдат нужни в противен случай. Изчислената разлика в регулаторните разходи представлява незначителна част от общите разходи за изграждане, експлоатация и поддръжка.

Например сборът от допълнителните разходи за позволяващата количествено определяне част от противопожарните мерки, спасителните средства и първоначалните прегледи е едва 100 000 EUR за по-голям кораб, докато разходите за изграждане се измерват в десетки или дори стотици милиони. В относително изражение същото важи и за по-малките кораби.

Разликата в разходите за актуализиране на стандартите за безопасност на национално равнище спрямо равнището на ЕС също е значителна. Ако всяка засегната държава членка извършва индивидуална актуализация на националното законодателство, това би довело до кумулативни разходи за оценка за националните администрации в размер на 150 000—200 000 EUR. Това е около десет пъти повече от настоящите разходи при актуализиране на стандартите на равнище ЕС.

От друга страна случаите на припокриване и несъответствията между различните режими на инспекции, приложими към ро-ро пътнически кораби в ЕС (т.е. инспекции на ро-пакс кораби, прегледи на държавата на знамето и държавен пристанищен контрол) не позволяват на националните администрации да оптимизират напълно своите усилия за провеждане на инспекции. Те възпрепятстват и максималното използване на кораба за времето, през което той може се експлоатира с търговска цел. Ако различните видове инспекции се комбинират във възможно най-висока степен, за целия ЕС годишно могат да отпаднат 770 самостоятелни проверки на ро-пакс кораби (ако продължат да се експлоатират същите маршрути/кораби както досега).

Одобряването на системите за регистрация на пътници, което генерира значително работно натоварване за някои национални администрации (например 4250 работни часа в Гърция в сравнение със 100 работни часа в Италия), се оказва доста обременяващо. Такова работно натоварване и съответните разходи бяха оценени като прекомерни.

На последно място, сложността на режима и припокриващите се изисквания, разпръснати в различни законодателни актове, представляват значима пречка и разходен фактор за всички участници.

2.4. Спазен ли е принципът на субсидиарност, т.е. може ли целите да бъдат постигнати по-добре от държавите членки, действащи самостоятелно?

Като цяло законодателството на ЕС относно безопасността на пътническите кораби спазва принципа на субсидиарност. Беше демонстрирано обаче, че съществуващите стандарти за безопасност на малки кораби от стомана с дължина под 24 m трябва да бъдат допълнително оценени спрямо заложените цели, свързани с безопасността и вътрешния пазар. Предвид факта, че малките кораби се изграждат предимно от материали, различни от стомана, по-голямата част от този флот не е обхваната от хармонизираните стандарти на ЕС за безопасност. Това предполага, че повечето от

плавателните съдове с дължина под 24 m вече са сертифицирани съгласно националното законодателство.

Регистрираните злополуки с малки кораби, които не са обхванати от стандартите на ЕС, не водят до конкретни опасения за безопасността (5 смъртни случая за последните 4 години, като всичките са били трудови злополуки). Освен това дори за корабите, обхванати от стандартите на ЕС, на практика няма промени на знамето между отделните държави членки.

Широката гама от услуги, за които са изградени тези плавателни съдове (например дневни или нощни пътувания, дневни туристически круизи, спиране в пристанища със специфични ограничения или инфраструктура), води до изключително широк обхват при проектирането и техническите 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 държавите членки следва да бъдат в по-добра позиция да преценят дали тези кораби отговарят на местните условия за опериране, които се различават значително в отделните части на ЕС. От друга страна някои корабостроителници¹⁵ подчертаха, че разработването на стандарти на ЕС за всички малки кораби (т.е. независимо от материала, от който се изграждат) би им позволило да продават своите продукти безпроблемно и бързо във всички държави — членки на ЕС.

2.5. Международните стандарти за безопасност биха ли били по-ефективни или ефикасни от настоящите стандарти на ЕС?

Що се отнася до вътрешните пътувания, малко вероятно е международните стандарти да бъдат по-ефективни или ефикасни от настоящите стандарти на ЕС. Международните стандарти на ММО не се прилагат. При липсата на стандарти на ЕС държавите членки трябва или да разработят свое законодателство, или да приемат международните правила, които обаче не са напълно подходящи за вътрешни пътувания и трябва да се пригледат по съответния начин. Това би означавало и редовни актуализации, за да се отразяват нови развиятия в корабостроителните технологии¹⁶. Във всеки случай няма да се постигне общо ниво на безопасност, нито пък ще се улесни вътрешният пазар. В допълнение към това стандартите на ЕС осигуряват достъп за лица с намалена подвижност — фактор, който е препоръчителен, но не и задължителен в международните стандарти.

Ситуацията при международните пътувания е различна. Да се разчита изцяло на съответните международни стандарти би било по-ефективно и ефикасно, при условие че те гарантират адекватно ниво на безопасност. Случаят обаче невинаги е такъв. Поради това за най-добро решение се счита например въвеждането на по-стриктни изисквания за устойчивост на повреди за ро-ро пътнически кораби, които плават от или

¹⁵ А именно в Дания и Португалия. Националните експерти от Хърватия и Швеция изразиха сходни мнения.

¹⁶ Трябва да се отбележи, че съответното национално законодателство в някои държави членки се основава на международни стандарти, които вече не са в сила.

до пристанища в ЕС¹⁷. Понастоящем това осигурява адекватно ниво на безопасност за този вид кораби, които преобладават в ЕС.

На последно място, при липсата на механизъм за принудително изпълнение на международно равнище настоящите режими на ЕС за инспекции, приложими към извършващи както вътрешни, така и международни пътувания пътнически кораби, остават предпоставка за поддържане на висок стандарт за безопасност на човешкия живот при пътническите кораби и преустановяване на неотговарящото на стандартите корабоплаване.

3. Резултати от проверката за пригодност

Настоящата проверка за пригодност показва, че ключовите цели на законодателството на ЕС относно безопасността на пътническите кораби, свързани с безопасността на пътниците и с вътрешния пазар, продължават да бъдат от голямо значение. Проверката обаче разкри, че в някои случаи тези цели могат да бъдат представени по по-опростен и ясен начин.

В някои области бе установен потенциал за опростяване, поясняване и отмяна на редица неясни, остарели или припокриващи се изисквания:

- **Сложност и административна тежест:** бе установено, че задължителните прегледи за безопасната експлоатация на осъществяващи редовни пътувания ро-ро фериботи се припокриват в значителна степен с други видове прегледи и инспекции (а именно прегледи на държавата на знамето и държавния пристанищен контрол). Държавите членки прилагат тези изисквания по прагматичен начин, което означава, че настоящата правна рамка вече не отговаря на реалното положение. Сложността на законодателството на ЕС относно безопасността на пътническите кораби се подсилва от остарелия формат на стандартите за безопасност на извършващите вътрешни пътувания пътнически кораби¹⁸, които с течение на времето станаха изключително трудни за съпоставяне с настоящите международни изисквания.
- **Неяснота и липса на прозрачност:** проверката за пригодност показва, че редица разпоредби, определения и изисквания са двусмислени до такава степен, че в някои случаи могат да възпрепятстват ефективното прилагане на законодателството. Те са свързани по-специално с обхвата и прилагането на хармонизираните стандарти на ЕС, например обхванатите видове кораби или честотата на инспекциите.
- **Непропорционални изисквания:** малките кораби се определят като кораби с дължина под 24 m. Това определение се счита за най-подходящо за определяне на общоприложими стандарти за техническа безопасност. Тъй като малките кораби са в по-голяма степен зависими от местните условия за опериране, държавите членки следва да бъдат в по-добра позиция да оценят конкретните рискове и да определят съответните стандарти за безопасност. Освен това за

¹⁷ Както беше определено в Директива 2003/25/ЕО след злополуката в Естония през септември 1994 г.

¹⁸ Т.е. приложението към Директива 2009/45/ЕО.

разлика от по-големите кораби малките кораби като цяло се експлоатират в същата държава членка до края на техния експлоатационен срок и прехвърлянето им между държавите членки е ограничено. Нормативните стандарти на ЕС, които са приложими само за малки кораби от стомана (т.е. обхващащи приблизително 70 от 1950 малки кораба), бяха оценени като непропорционални и без достатъчна добавена стойност за ЕС, за да бъдат запазени. При все това, за цел да се улесни достъпът на производителите от ЕС до по-широкия пазар на ЕС, някои заинтересовани страни изтъкнаха възможността да се разработят насоки или кодекс за всички малки плавателни съдове.

В допълнение към установения потенциал за опростяване проверката за пригодност разкри и редица проблеми, които ненужно намаляват ефективността на операциите по издирване и спасяване:

- **Остарели мерки за подпомагане на операциите по издирване и спасяване:** макар че опитът показва, че ефективните операции по издирване и спасяване изискват незабавен достъп до точни данни по отношение на лицата на борда, това не винаги се случва. Съгласно настоящите изисквания тази информация трябва да се съхранява в системата на дружеството и във всеки момент да бъде на разположение за незабавно предаване на компетентните органи, отговорни за операцията по издирване и спасяване. При това изискване от 1998 г. не се отчита развитието на системи като SafeSeaNet¹⁹ и националната система за обслужване на едно гише²⁰ и то задължава националния компетентен орган да се свърже с корабното дружество при спешен случай. Освен това записаните данни не винаги включват информация относно националността (т.е. освен име, възраст и пол), в резултат на което осигуряването на помощ на жертвите и техните близки се обременява ненужно. Операторите, които вече предават данни към SafeSeaNet или националната система за обслужване на едно гише, са обхванати от режим на двойно отчитане.

На последно място, в рамките на проверката за пригодност бяха установени редица други значими въпроси, свързани с адекватността и пропорционалността на съществуващите стандарти за безопасност:

- **Свързани с безопасността въпроси, които се нуждаят от допълнителна оценка:** тези въпроси се нуждаят от допълнителна оценка и консултации с експерти. Те включват разликите в изискванията за безопасност между отделните класове кораби и съответните морски зони; по-широкообхватното прилагане на режима за инспекции на ро-пакс кораби и възможността да се разработят хармонизирани стандарти за кораби, които не са изградени от стомана или друг еквивалентен материал, които понастоящем не са обхванати от регулаторната рамка на ЕС.

¹⁹ Директива 2002/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета за създаване на система на Общността за контрол на движението на корабите и за информация (ОВ L 208, 5.8.2002 г., стр. 10—27).

²⁰ Директива 2010/65/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 20 октомври 2010 г. относно формалностите за даване на сведения за кораби, пристигащи във и/или напускащи пристанищата на държавите членки (ОВ L 283, 29.10.2010 г., стр. 1—10).

Важно е да се отбележи, че някои от тези въпроси ще е по-добре да се разрешат първо на международно равнище преди да се предвидят допълнителни действия на равнище ЕС, по-специално по отношение на прегледа на приложимите изисквания за устойчивост на повреди.

4. Последващи действия

4.1. Първа стъпка

Комисията с подкрепата на ЕАМБ и в сътрудничество с държавите членки и заинтересованите страни ще обмисли дали да предложи опростена регулаторна рамка относно безопасността на пътническите кораби в ЕС и ще насърчи модернизирането на стандартите за устойчивост на повреди на международно равнище.

Опростяване на регулаторната рамка на ЕС относно безопасността на пътническите кораби: без да променя целите на своята политика и ключовите механизми за постигането им, Комисията предвижда да обмисли предложения за отмяна на остарелите, неясни или припокриващи се изисквания, установени в настоящата проверка за пригодност, най-вече чрез:

- премахване на припокриването между специфичните прегледи съгласно Директива 1999/35/ЕО, разширения държавен пристанищен контрол и годишните прегледи на държавата на знамето;
- поясняване, че за целите на Директива 2009/45/ЕО: а) алуминият е еквивалентен материал на стоманата (съгласно съответните пояснени изисквания за противопожарна изолация); и б) плавателните съдове за морски услуги и традиционните кораби не са обхванати от директивата;
- изясняване на определенията във връзка с изискванията за регистрация на пътници в Директива 98/41/ЕО, например за дължина на маршрута;
- опростяване на определението за морска зона в Директива 2009/45/ЕО;
- опростяване на приложението към Директива 2009/45/ЕО, така че да се подобри неговата яснота.

Комисията също така ще обмисли предложения за премахване на непропорционалните изисквания, по-специално чрез:

- изключване на пътническите кораби, изградени от стомана или друг еквивалентен материал, с дължина под 24 m от обхвата на Директива 2009/45/ЕО;
- премахване на изискването за официално одобрение на системата за регистрация на пътници, което понастоящем се изисква съгласно Директива 98/41/ЕО, и насочване на вниманието към правилното функциониране на системата.

С цел премахване на водещите до двойно отчитане изисквания и подобряване на ефективността на операциите по издирване и спасяване Комисията ще обмисли дали:

- информацията относно лицата на борда да се записва в съществуваща електронна система, която при спешен случай или злополука да позволява незабавно предаване на данни до компетентния орган;
- националността на пътниците да се регистрира и предава на компетентния орган, като се използват същите средства и критерии като въведените за регистрация и предаване на изискваната понастоящем информация относно лицата на борда.

Насърчаване на модернизирането на международните стандарти: на международно равнище Комисията с подкрепата на ЕАМБ и в сътрудничество с държавите членки и заинтересованите страни ще насърчи модернизирането на международните стандарти за устойчивост на повреди за пътнически кораби и ще обмисли дали да отправи следните предложения към Международната морска организация:

- технически предложения за срещата на експертната група за официална оценка на безопасността, която ще се проведе през ноември 2015 г.;
- предложение на ЕС за нов стандарт за устойчивост на повреди (т. нар. „индекс R“) на срещата на подкомитета по проектиране на кораби и корабостроене, която ще се проведе през януари 2016 г., с цел през 2016 г. Комитетът по морска безопасност да постигне съгласие за по-висок стандарт.

4.2. Втора стъпка

Комисията ще оцени допълнително редица други въпроси, свързани с безопасността и с вътрешния пазар. По-специално тя планира да:

- разгледа доколко подходящи са разликите в изискванията за безопасност между кораби от класове C и D съгласно Директива 2009/45/ЕО и съответните морски зони;
- насърчи прилагането на специфични прегледи съгласно Директива 1999/35/ЕО към ро-пакс кораби от класове B, C и D, извършващи редовни услуги;
- обмисли възможността да предложи изменение или отмяна на специфични изисквания на ЕС относно устойчивост на повреди за ро-ро пътнически кораби²¹ въз основа на международни стандарти, ако тези стандарти бъдат модернизирани по удовлетворителен начин за ЕС;
- обмисли разработването на насоки или кодекс за малки плавателни съдове и плавателни съдове, които не са изградени от стомана или друг еквивалентен материал, въз основа на функционални изисквания.

Това ще изисква съдействие, обмен на най-добри практики и постоянен мониторинг на съществуващото законодателство. Поради това Комисията в сътрудничество с ЕАМБ предвижда да:

²¹ Т.е. Директива 2003/25/ЕО.

- създаде подходяща рамка за обмен на мнения относно безопасността на пътническите кораби в ЕС с националните администрации, заинтересованите страни от промишлеността и представителните организации на пътниците.

На последно място, като взема под внимание установения потенциал за опростяване, Комисията предвижда да засили прилагането на съществуващите изисквания със съдействието на ЕАМБ и приканва националните администрации да се присъединят към тези усилия.