



Bruxelles, 6.6.2016.
COM(2016) 369 final

2016/0170 (COD)

Prijedlog

DIREKTIVE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

o izmjeni Direktive 2009/45/EZ o sigurnosnim pravilima i normama za putničke brodove

{SWD(2016) 189 final}

{SWD(2016) 190 final}

OBRAZLOŽENJE

1. KONTEKST PRIJEDLOGA

1.1. Razlozi i ciljevi prijedloga

U duhu Komisijina plana za REFIT i bolju regulativu te kao neposredan nastavak provjere prikladnosti zakonodavstva EU-a o sigurnosti putničkih brodova¹ Komisija iznosi niz prijedloga kako bi ostvarila utvrđeni potencijal za pojednostavnjenje.

Cilj je ove revizije pojednostavniti i regulirati postojeći regulatorni okvir EU-a o sigurnosti putničkih brodova u cilju i. zadržavanja pravila EU-a, ako je to nužno i proporcionalno; ii. osiguranja njihove pravilne provedbe; iii. uklanjanja mogućeg preklapanja obveza i nedosljednosti među povezanim zakonodavnim aktima. Najvažniji je cilj osigurati jasan, jednostavan i ažuriran pravni okvir koji je lakše provesti, pratiti i izvršiti čime bi se povećala ukupna razina sigurnosti.

Direktiva 2009/45/EZ Europskog parlamenta i Vijeća² donesena je kako bi se postigla visoka razina sigurnosti i uklonile prepreke trgovini određivanjem usklađenih sigurnosnih normi primjerene razine za putničke brodove i plovila koja obavljaju nacionalnu plovidbu. U toj su Direktivi na razini EU-a za domaću plovidbu uključene odredbe Konvencije SOLAS kojom su utvrđeni detaljni tehnički zahtjevi u pogledu konstrukcije plovila, stabilnosti, protupožarne zaštite i opreme za spašavanje. U skladu s tim, ona se primjenjuje brodove od čelika i jednakovrijednog materijala te na brza plovila. Osim toga, uključuje posebne zahtjeve u pogledu pristupa i javnih informacija za osobe smanjene pokretljivosti ili s invaliditetom.

Direktivom 2009/45/EZ za rezultat je imala ostvarivanje zajedničke visoke razine sigurnosti u cijelom EU-u i važnih koristi za unutarnje tržište. S druge strane, iskustvo je pokazalo da je od stupanja na snagu akta koji joj je prethodio 1998.,³ provedba dovela do niza pitanja u pogledu jasnoće i prikladnosti nekih njezinih definicija, područja primjene i postupaka.

Nadalje, nije usklađeno nekoliko ključnih sigurnosnih aspekata za male brodove kraće od 24 metra, u skladu s činjenicom da na njih više utječu lokalni uvjeti plovidbe. Osim toga, Direktivom se državama članicama već dala fleksibilnost u primjeni nacionalnih pravila kad smatraju da su usklađene norme za male brodove nepraktične i/ili neopravdane. U tom se pogledu na temelju provjere prikladnosti pokazalo da se Direktiva trenutačno primjenjuje na samo 70 od 1950 malih brodova, za koje su države članice već definirale ključne sigurnosne standarde. Kao rezultat toga, potrebno je preispitati te zahtjeve.

Nadalje, provjerom prikladnosti otkrilo se da nekoliko država članica na temelju te Direktive certificira brodove od aluminijskih, za razliku od nekoliko drugih država. Time se stvara nejednaka situacija koja ne pogoduje postizanju cilja zajedničke, visoke razine sigurnosti za putnike koji plovo unutar država članica EU-a. To je rezultat različitog tumačenja područja primjene Direktive koje se odnosi na definiciju „jednakovrijednog materijala” i primjenjivost odgovarajućih protupožarnih normi.

¹ Rezultati toga predstavljeni su Europskom parlamentu i Vijeću 16. listopada 2015. (COM(2015)508).

² Direktiva 2009/45/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 6. svibnja 2009. o sigurnosnim pravilima i normama za putničke brodove (SL L 163, 25.6.2009., str. 1.)

³ Tj. Direktive 98/18/EZ koja je preinačena u Direktivu 2009/45/EZ.

Stoga se predlaže pojasniti i pojednostavniti sigurnosna pravila i norme za putničke brodove tako da ih je, u skladu s Komisijinim programom REFIT, lakše ažurirati, pratiti i izvršiti. U cilju povećanja pravne jasnoće i sigurnosti ovim se prijedlogom uklanja niz zastarjelih, suvišnih i nedosljednih pravnih upućivanja.

Ovim se prijedlogom mijenjaju odgovarajuće definicije i zahtjevi iz Direktive 2009/45/EZ.

Osim toga, u prijedlogu je predviđeno usklađivanje Direktive 2009/45/EZ s promjenama koje su uvedene Ugovorom iz Lisabona u pogledu ovlasti Komisije da donosi delegirane i provedbene akte.

1.2. Usklađenost s postojećim odredbama politike u tom području

Ovaj je prijedlog u potpunosti u skladu s prijedlozima za pojednostavnjenje kojima se mijenja Direktiva Vijeća 98/41/EZ⁴ i prijedlogom kojim se zamjenjuje Direktiva Vijeća 1999/35/EZ.⁵ Ovaj je prijedlog u potpunosti u skladu s preporukama u pogledu provjere prikladnosti i Bijelom knjigom iz 2011. o budućnosti prijevoza⁶ u kojoj je prepoznata potreba za modernizacijom trenutnog zakonodavnog okvira EU-a o sigurnosti putničkih brodova.

1.3. Usklađenost s drugim politikama Unije

Ovaj se prijedlog nastavlja na Komisijin plan za bolju regulativu jer se njime osigurava jednostavnost i jasnoća postojećeg zakonodavstva, ne stvara se nepotrebno opterećenje i održava korak s političkim, društvenim i tehnološkim promjenama. Osim toga, njime se ostvaruju ciljevi Strategije pomorskog prometa do 2018.⁷ u smislu osiguravanja kvalitetnih usluga trajektnog prijevoza u redovnom putničkom prometu unutar EU-a.

2. PRAVNA OSNOVA, SUPSIDIJARNOST I PROPORCIONALNOST

2.1. Pravna osnova

S obzirom na to da se ovim prijedlogom zamjenjuje trenutna Direktiva, pravna osnova i dalje je članak 100. stavak 2. UFEU-a (bivši članak 80. stavak 2. UEZ-a), kojim se omogućavaju mjere u području pomorskog prometa.

2.2. Supsidijarnost

Direktiva 2009/45/EZ uglavnom je osmišljena i oblikovana prema međunarodnim zahtjevima, a potaknuta je brojnim pomorskim nesrećama koje su dovele do gubitka ljudskih života. Iako je zajednička sigurnosna norma za brodove u međunarodnoj plovidbi određena međunarodnim sigurnosnim propisima kao što je Konvencija SOLAS, oni se ne primjenjuju na putničke brodove u domaćoj plovidbi.

⁴ Direktiva Vijeća 98/41/EZ od 18. lipnja 1998. o upisu osoba koje putuju putničkim brodovima koji plove prema lukama ili iz luka država članica Zajednice (SL L 188, 2.7.1998., str. 35.)

⁵ Direktiva Vijeća 1999/35/EZ od 29. travnja 1999. o sustavu obveznih pregleda radi sigurnog obavljanja linijske plovidbe ro-ro putničkih brodova i brzih putničkih plovila (SL L 138, 1.6.1999., str. 1.)

⁶ Bijela knjiga „Plan za jedinstveni europski prometni prostor – ususret konkurentnom prometnom sustavu u kojem se učinkovito gospodari resursima” (COM/2011/0144)

⁷ Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija – Strateški ciljevi i preporuke za politiku pomorskog prometa EU-a do 2018. (COM/2009/0008)

Prijedlogom se osigurava očuvanje zajedničke razine sigurnosti utvrđene Direktivom 2009/45/EZ za brodove u domaćoj plovidbi unutar EU-a, što se ne bi moglo ostvariti jednostranim mjerama na razini država članica. Istovremeno se u prijedlogu ponavlja potreba za razlikama u normama i njihova dodana vrijednost ako je to potrebno zbog lokalnih uvjeta plovidbe.

Uzimajući u obzir cilj unutarnjeg tržišta i slobodu pružanja usluga pomorskog prijevoza u državama članicama, prijedlogom se osigurava i da se Direktivom 2009/45/EZ i dalje olakšava prijenos brodova među nacionalnim registrima i omogućuje ravnopravno tržišno natjecanje u domaćoj plovidbi, pri čemu se ne ugrožava razina sigurnosti.

2.3. Proporcionalnost

Kako je vidljivo iz statistika o nesrećama, važećim zakonodavstvom postignuta je visoka razina sigurnosti putnika. Regulatorni troškovi povezani sa sigurnosnim normama EU-a nisu neproporcionalni u usporedbi s nacionalnim normama koje bi inače bile potrebne. Procijenjene razlike u regulatornim troškovima samo su neznatan udio u ukupnim troškovima gradnje, rada i održavanja.

Osim pojašnjenja niza definicija, uklanjanje nekih nepotrebnih zahtjeva bez ugrožavanja razine sigurnosti jedan je od ciljeva ove inicijative za pojednostavnjenje. Kao rezultat toga, prijedlogom se brodovi kraći od 24 metra uklanjaju iz područja primjene Direktive 2009/45/EZ. Budući da se mali brodovi većinom izgrađuju od materijala koji nije čelik, velika većina te flote (96 %) trenutačno nije obuhvaćena usklađenim sigurnosnim normama EU-a. To podrazumijeva da je većina plovila kraćih od 24 m već odobrena prema nacionalnom zakonodavstvu.

Nadalje, zbog različitih namjena izgrađenih plovila (npr. dnevna ili noćna plovidba, dnevna turistička kružna putovanja, pristajanje u lukama s posebnim ograničenjima ili infrastrukturom) postoji čitav niz projekata i tehničkih rješenja. Stoga je izrazito zahtjevno utvrditi zajednički skup detaljnih pravila koja bi odgovarala nizu različitih namjena manjih plovila.

Stoga je trenutačni regulatorni pristup Direktive 2009/45/EZ koji se sastoji od preskriptivnih normi osmišljenih, prije svega, za brodove od čelika (ili aluminija) preispitan za te brodove. Osim toga, zabilježene nesreće malih brodova koji nisu obuhvaćeni normama EU-a ne predstavljaju poseban sigurnosni problem (pet smrtnih slučajeva u zadnje četiri godine, sve nesreće na radu). Uz to, za razliku od većih brodova, mali brodovi većinom plove unutar iste države članice do kraja svojeg radnog vijeka, a njihov je prijenos među državama članicama ograničen.

2.4. Odabir instrumenta

U skladu s načelom proporcionalnosti direktiva se i dalje smatra najprimjerenijim oblikom za postizanje utvrđenih ciljeva. Njome se utvrđuju zajednička načela i usklađena razina sigurnosti, osigurava se provedba pravila, ali se svakoj državi članici ostavlja mogućnost izbora praktičnih i tehničkih postupaka koji će se primijeniti.

Utvrđeno je da je najprimjerenije pravno rješenje prijedlog izmjene Direktive 2009/45/EZ. Druga mogućnost predlaganja nove direktive odbačena je zbog ograničenog broja promjena trenutačne Direktive koje se mogu jasno utvrditi.

3. REZULTATI *EX POST* EVALUACIJA, SAVJETOVANJA S DIONICIMA I PROCJENE UČINAKA

3.1. *Ex post* evaluacije / provjere prikladnosti postojećeg zakonodavstva

Provjerom prikladnosti pokazalo se da su ključni ciljevi zakonodavstva EU-a o sigurnosti putničkih brodova povezani sa sigurnosti putnika i unutarnjim tržištem uglavnom ispunjeni i da su i dalje izrazito važni. Pravnim okvirom EU-a o sigurnosti putničkih brodova postignuti su zajednička razina sigurnosti putničkih brodova unutar EU-a, ravnopravni uvjeti među brodarima te povećan prijenos brodova među državama članicama. Na temelju provjere prikladnosti pokazalo se i da postoji mogućnost daljnjeg povećavanja razine sigurnosti te učinkovitosti i proporcionalnosti nekih regulatornih zahtjeva. Preporuke u cilju pojednostavnjenja, pojašnjenja i stavljanja izvan snage niza dvosmislenih, zastarjelih ili zahtjeva koji se preklapaju donesene su u brojnim područjima:

- (a) isključivanje putničkih brodova kraćih od 24 m iz područja primjene Direktive 2009/45/EZ i razmatranje razvojnih smjernica ili normi za mala plovila i plovila koja nisu od čelika ili jednakovrijednih materijala, na temelju funkcionalnih zahtjeva kao dijela namjenskog okvira za normizaciju.
- (b) pojašnjenje područja primjene Direktive, odnosno:
 - pojašnjenje da je za potrebe Direktive 2009/45/EZ aluminij materijal jednakovrijedan čeliku i pojašnjenje odgovarajućih zahtjeva u pogledu protupožarne izolacije (npr. definicije prostora koje bi trebalo dodatno izolirati od požara);
 - pojašnjenje da opskrba plovila za odobalne vjetroelektrane nisu obuhvaćena područjem primjene Direktive 2009/45/EZ;
 - pojašnjenje da tradicionalni brodovi nisu obuhvaćeni područjem primjene Direktive 2009/45/EZ i pojašnjenje njihove definicije.
- (c) pojašnjenje i pojednostavnjenje definicije morskih područja iz Direktive 2009/45/EZ:
 - uklanjanjem upućivanja na „na koje se mogu iskrcati brodolomci”,
 - uklanjanjem pojma „mjesta zakloništa”.

3.2. Savjetovanja s dionicima

Uzimajući u obzir tehničku prirodu prijedloga, ciljano savjetovanje odabrano je kao najprimjereniji alat. S nacionalnim stručnjacima savjetovalo se u okviru Stručne skupine za sigurnost putničkih brodova. Organizirana je radionica na koju su pozvane države članice te sektorska udruženja i udruženja putnika. Predviđene mjere predstavljene su više puta. Osim toga, na temelju plana objavljenog na internetskoj stranici Europa⁸ svi su dionici mogli dostaviti povratne informacije u okviru *online* obrasca za odgovore.

Sažetak savjetovanja te detaljni odgovori na primjedbe iznesene tijekom savjetovanja dostavljene su u Radnom dokumentu službi Komisije uz ovaj prijedlog. Predviđene mjere pojednostavnjenja podržala je većina nacionalnih stručnjaka, iako je iznesen niz primjedaba u pogledu točnog teksta nekih prijedloga. Sve su preporuke stoga pažljivo pregledane te su prijedlozi prema potrebi izmijenjeni. Osim toga, neki su stručnjaci postavili pitanja u pogledu

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

praktičnih i tehničkih aspekata provedbe koji su razmotreni u Radnom dokumentu službi Komisije uz ovaj prijedlog i uključeni u Plan provedbe.

Dionici iz sektora ustrajali su na tome da ključna načela trenutačnog pravnog okvira ostanu nepromijenjena (ukazujući na troškove povećanja razine sigurnosti za aluminijske brodove u nekim državama članicama), dok su udruženja putnika pozvala na povećanje razine sigurnosti i upozorila da se ona ne smije smanjivati. Prijedlogom se stoga osigurava zadržavanje i, koliko je to moguće na temelju okvira za pojednostavnjenje, povećanje postojeće razine sigurnosti (npr. pojašnjenjem da bi brodove od aluminijske trebalo izgraditi u skladu sa sigurnosnim normama iz Direktive).

3.3. Prikupljanje i primjena stručnog znanja

Ova se revizija prije svega oslanja na podatke prikupljene tijekom postupka provjere prikladnosti, kako je izneseno u Radnom dokumentu službi Komisije „Prilagodba kursa: provjera prikladnosti zakonodavstva EU-a o sigurnosti putničkih brodova” koji je donesen 16. listopada 2015.⁹

Osim podataka i savjetovanja provedenog u okviru provjere prikladnosti, za izradu ovog prijedloga pojednostavnjenja bilo je potrebno mišljenje tehničkih i pravnih stručnjaka u pogledu konkretnog teksta tehničkih definicija i jasne izrade propisa. To je stručno znanje prikupljeno interno, u suradnji s Europskom agencijom za pomorsku sigurnost i Stručnom skupinom za sigurnost putničkih brodova. Rezultati su izneseni u Radnom dokumentu službi Komisije uz ovaj prijedlog.

3.4. Procjena učinka

Ovaj je prijedlog neposredni nastavak provjere prikladnosti kojom su detaljno utvrđeni elementi za pojednostavnjenje i procijenjen potencijal za pojednostavnjenje. Kako je naglašeno u planu, predviđenim se mjerama ne očekuje stvaranje znatnih učinaka (tj. osim onih nemjerljivih kao što su pravna jasnoća, sigurnost i jednostavnost) niti su utvrđena značajno drukčija rješenja. U skladu s Komisijinim Smjernicama za bolju regulativu nije provedena potpuna procjena učinka.

Međutim, prijedlog pojednostavnjenja popraćen je Radnim dokumentom službi Komisije u kojem se podsjeća na preporuke u okviru provjere prikladnosti i objašnjava razlog predloženih rješenja s tehničkog i pravnog stajališta. On uključuje sažetak i odgovore na savjetovanje s dionicima provedeno kao potpora ovoj inicijativi. Priložen je i plan provedbe.

3.5. Primjerenost propisa i pojednostavljivanje

Potencijal za pojednostavnjenje uglavnom čine nemjerljivi učinci kao što su pravna jasnoća, sigurnost i jednostavnost, što proizlazi iz pojašnjenja područja primjene Direktive i jednostavnije definicije morskih područja.

Trebalo bi, prije stupanja na snagu ove Direktive, odrediti rok u kojem će brodovi od jednakovrijednog materijala duži od 24 m morati ispunjavati tehničke zahtjeve utvrđenih u Direktivi. Dostatnim prijelaznim razdobljem prilagodba bi se trebala olakšati u najvećoj mogućoj mjeri. U pogledu morskih područja prijedlogom bi se, prije svega, uklonili suvišni i

⁹ SWD(2015)197

zastarjeli kriteriji te bi se samo u najmanjoj mogućoj mjeri utjecalo na iscertavanje morskih područja država članica.

Osim toga, prijedlogom se povećava pravna jasnoća uklanjanjem niza suvišnih, netočnih i nedosljednih upućivanja.

3.6. Temeljna prava

Prijedlogom se ne utječe na zaštitu temeljnih prava.

4. UTJECAJ NA PRORAČUN

Prijedlog nema utjecaj na proračun Unije.

5. OSTALI ELEMENTI

5.1. Planovi provedbe i mehanizmi praćenja, evaluacije i izvješćivanja

Uz prijedlog je priložen plan provedbe u kojem su navedene aktivnosti potrebne za provedbu mjera pojednostavnjenja te su utvrđeni glavni tehnički, pravni i vremenski problemi u pogledu provedbe.

Utvrđeni su odgovarajući mehanizmi praćenja i izvješćivanja, a da pritom nisu stvorene nove obveze u pogledu izvješćivanja ni administrativna opterećenja. Ključne informacije o floti, nesrećama i usklađenosti prikupljat će se uz pomoć EMSA-e, Stručne skupine za sigurnost putničkih brodova i na temelju baze podataka Europske informacijske platforme za pomorske nesreće (EMCIP). Budući da je trajanje punog ciklusa predviđenih posjeta EMSA-e radi provedbe procijenjeno na pet godina, ciklus evaluacije zakonodavstva EU-a o sigurnosti putničkih brodova trebalo bi odrediti u razmacima od sedam godina.

5.2. Dokumenti s objašnjenjima

Dokumenti s objašnjenjima nisu potrebni jer mjere pojednostavnjenja nisu značajne ni složene.

5.3. Detaljno obrazloženje posebnih odredbi prijedloga

Definicije i područje primjene

Članak 2. mijenja se tako da se uklanja niz suvišnih, nedosljednih ili netočnih upućivanja, a posebno u pogledu Kodeksa o stabilitetu u neoštećenom stanju (dodano je upućivanje koje je nedostajalo), Međunarodnog pravilnika o brzim plovilima (ispravljeno je upućivanje), definicije visine pramca (izbrisan je suvišni dio), područja luke (usklađeno je s definicijom morskog područja), mjesta zakloništa (uklonjeno je kao suvišno u skladu s pojednostavnjenjem definicija morskog područja), države luke (zamijenila je državu domaćina u skladu s revizijom Direktive 1999/35/EZ) i priznate organizacije (ažurirano upućivanje).

Članak 2. mijenja se i kako bi se predvidjele nove definicije tradicionalnog broda (premješteno iz članka 3. i ažurirano kako bi se uzela u obzir definicija tradicionalnog broda

iz Direktive 2002/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća¹⁰), jedrenjaka (nova definicija), jahte i plovila za razonodu (premješteno iz članka 3. i dodatno usklađeno sa SOLAS-om), tendera (nova definicija) i jednakovrijednog materijala (premješteno iz Priloga 1. i izmijenjeno kako bi se pojasnilo da se brodovi od takvih materijala moraju odobriti u skladu s ovom Direktivom).

Članak 3. mijenja se kako bi se iz područja primjene Direktive isključili brodovi kraći od 24 metra, uklonilo netočno upućivanje na „putnike” iz naslova točaka (a) i (b) te pojasnilo da se Direktiva ne odnosi na jedrenjake, tendere i brodove iz Kodeksa SPS (uključujući opskrbne brodove za odobalne objekte).

Klase putničkih brodova i primjena

Članak 4. mijenja se kako bi se pojednostavnile definicije morskih područja C i D (uklonjena su upućivanja na kriterije „na koje se mogu iskrcati brodolomci” i „udaljenost od mjesta zakloništa”) i kako bi se pojasnilo da države članice morska područja utvrđuju tako da je jasno određena unutarnja granicaorskog područja D.

Članak 5. mijenja se kako bi se ažuriralo upućivanje na državu domaćina (zamijenjenu državom luke) i upućivanje na Direktivu 2009/16/EZ Europskog parlamenta i Vijeća¹¹ i Direktivu 2014/90/EZ Europskog parlamenta i Vijeća.¹²

Sigurnosni zahtjevi

Članak 6. mijenja se kako bi se ažuriralo upućivanje na Direktivu 2009/15/EZ Europskog parlamenta i Vijeća,¹³ uklonila točka (c) koja se ponavlja, ažuriralo upućivanje na državu domaćina (zamijenjenu državom luke), pojasnilo da se zahtjev u pogledu prenamjene treba primjenjivati na sve brodove (kad se prenamijene u putničke brodove), a ne samo na postojeće putničke brodove (prijenosom točke (e) u novi stavak 5.), uklonio suvišni dio o upućivanju na Kodeks DSC u stavku 4. točki (a) četvrtom podstavku, uklonila zastarjela točka (f) i unio novi datum primjene za brodove od jednakovrijednog materijala izgrađene prije stupanja na snagu ove Direktive.

Članci 7. i 8. mijenjaju se tako da su uklonjeni zastarjeli dijelovi.

Dodatni sigurnosni zahtjevi, jednakovrijedne zamjene, izuzeća i zaštitne mjere

Članak 9. mijenja se kako bi se uklonilo netočno upućivanje na Prilog 1. iz stavka 2. i kako bi se olakšalo dostavljanje obavijesti o mjerama koje su predviđene u ovom članku putem baze podataka uspostavljene u tu svrhu.

¹⁰ Direktiva 2002/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 27. lipnja 2002. o uspostavi sustava nadzora plovidbe i informacijskog sustava Zajednice i stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 93/75/EEZ (SL L 208, 5.8.2002., str. 10.)

¹¹ Direktiva 2009/16/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o nadzoru države luke (SL L 131, 28.5.2009., str. 57.)

¹² Direktiva 2014/90/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 23. srpnja 2014. o pomorskoj opremi i stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 96/98/EZ (SL L 257, 28.8.2014., str. 146.)

¹³ Direktiva 2009/15/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o zajedničkim pravilima i normama za organizacije koje obavljaju pregled i nadzor brodova te za odgovarajuće aktivnosti pomorskih uprava (SL L 131, 28.5.2009., str. 47.)

Postupak odbora i izmjene

Članci 10. i 11. usklađuju se s Ugovorom o funkcioniranju Europske unije u pogledu ovlasti Komisije za donošenje delegiranih i provedbenih akata. Članak 10.a dodan je zbog istog razloga (izvršavanje delegirane ovlasti).

Svjedodžbe

Članak 13. mijenja se kako bi se pojasnilo da samo brodovi koji ispunjavaju zahtjeve ove Direktive dobivaju Svjedodžbu o sigurnosti putničkog broda i da ta svjedodžba treba uključivati sve mjere predviđene člankom 9., a ne samo izuzeća.

Međunarodna dimenzija

Članak 14. mijenja se kako bi se uskladio s Ugovorom o funkcioniranju Europske unije u pogledu vanjskog predstavljanja.

Odredbe o evaluaciji

Članak 16.a dodan je kako bi se utvrdile odredbe o evaluaciji.

Prijedlog

DIREKTIVE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA**o izmjeni Direktive 2009/45/EZ o sigurnosnim pravilima i normama za putničke brodove**

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 100. stavak 2.,

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

nakon prosljeđivanja nacрта zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora¹⁴,

uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija¹⁵,

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom,

budući da:

- (1) Kako bi se zadržala visoka razina sigurnosti osigurana zajedničkim sigurnosnim normama koje su definirane Direktivom 2009/45/EZ Europskog parlamenta i Vijeća¹⁶ te očuvali ravnopravni uvjeti, trebalo bi poboljšati primjenu te Direktive. Direktivu 2009/45/EZ trebalo bi primjenjivati samo na putničke brodove i plovila za koje su osmišljene u njoj sadržane sigurnosne norme. Niz specifičnih vrsta brodova trebalo bi, stoga, isključiti iz njezina područja primjene, kao što su tenderi, jedrenjaci ili brodovi kojima se prevozi obučeno osoblje uključeno u poslovanje broda ili odobalnih objekata.
- (2) Na temelju programa prikladnosti propisa (REFIT)¹⁷ pokazalo se da ne odobravaju sve države članice brodove od aluminijskih u skladu s Direktivom 2009/45/EZ. Time se stvara nejednaka situacija kojom se narušava cilj u pogledu postizanja zajedničke, visoke razine sigurnosti za putnike koji plovo unutar Unije. Stoga bi trebalo pojasniti definiciju jednakovrijednog materijala kako bi se izbjegla nejednaka primjena koja proizlazi iz tumačenja područja primjene te Direktive u pogledu definicije aluminijskih kao jednakovrijednog materijala i primjenjivosti odgovarajućih protupožarnih normi.
- (3) U cilju povećanja pravne jasnoće i sigurnosti brojne definicije i upućivanja trebalo bi ažurirati i dodatno uskladiti s povezanim međunarodnim pravilima ili pravilima Unije. Pritom bi posebnu pažnju trebalo posvetiti zadržavanju postojećeg područja primjene i razine sigurnosti iz Direktive 2009/45/EZ. Posebice, definiciju tradicionalnog broda

¹⁴ SL C , , str. .

¹⁵ SL C , , str. .

¹⁶ Direktiva 2009/45/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 6. svibnja 2009. o sigurnosnim pravilima i normama za putničke brodove (SL L 163, 25.6.2009., str. 1.)

¹⁷ COM(2015)508

trebalo bi bolje uskladiti s Direktivom 2002/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća,¹⁸ uz zadržavanje trenutačnih kriterija u pogledu godine izgradnje i vrste materijala. Definiciju jahte i plovila za razonodu trebalo bi dodatno uskladiti s Međunarodnom konvencijom o zaštiti ljudskog života na moru (Konvencija SOLAS).

- (4) S obzirom na načelo proporcionalnosti, pokazalo se da je teško trenutačne preskriptivne zahtjeve koji proizlaze iz Konvencije SOLAS prilagoditi malim putničkim plovilima koja su kraća od 24 metra. Nadalje, mali brodovi uglavnom su izgrađeni od drugih materijala, a ne od čelika, te je stoga samo mali broj njih odobren u skladu s Direktivom 2009/45/EZ. Budući da ne postoje posebni sigurnosni problemi i odgovarajuće norme predviđene Direktivom, brodove kraće od 24 metra trebalo bi stoga isključiti iz njezina područja primjene te bi oni trebali podlijevati posebnim sigurnosnim normama koje odrede države članice koje mogu bolje procijeniti lokalna ograničenja plovidbe tih brodova u pogledu udaljenosti od obale ili luke i vremenskih uvjeta.
- (5) Kako bi se dodatno pojednostavnile definicije morskih područja predviđene Direktivom 2009/45/EZ i na najmanju moguću mjeru smanjili poremećaji za države članice, trebalo bi ukloniti suvišne ili neprimjerene kriterije. Definiciju morskih područja u kojima mogu ploviti brodovi klase C i D trebalo bi pojednostavniti uklanjanjem kriterija „na koje se mogu iskrcati brodolomci” i „udaljenost od mjesta zakloništa”, uz zadržavanje iste razine sigurnosti. Primjerenost određene obale kao mjesta zakloništa dinamičan je parametar koji bi države članice trebale procijeniti za svaki slučaj posebno te bi, ako je potrebno, sva ograničenja u pogledu plovidbe koja se odnose na udaljenost od mjesta zakloništa za određeni brod trebalo navesti u Svjedodžbi o sigurnosti putničkog broda.
- (6) Kako bi se uklonile neželjene negativne posljedice trenutačnih odredaba prema kojima se prenamijenjeni teretni brodovi ne mogu smatrati novim putničkim brodovima, trebalo bi pojasniti da se zahtjevi u pogledu prenamjene primjenjuju na sve brodove, a ne samo na postojeće putničke brodove.
- (7) Kako bi se povećala transparentnost i olakšalo obavješćivanje o izuzećima, jednakovrijednim zamjenama i dodatnim sigurnosnim mjerama država članica, trebalo bi uspostaviti bazu podataka koju bi u tu svrhu održavala Komisija. Ona bi trebala sadržavati prijavljene mjere u obliku nacrtu i u usvojenoj verziji.
- (8) S obzirom na promjene uvedene Ugovorom o funkcioniranju Europske unije, ovlasti dodijeljene Komisiji za provedbu Direktive 2009/45/EZ trebalo bi ažurirati u skladu s tim. Provedbene akte trebalo bi donijeti u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća¹⁹.
- (9) Kako bi se uzele u obzir promjene na međunarodnoj razini i iskustvo te povećala transparentnost, ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije trebalo bi delegirati Komisiji u pogledu isključivanja izmjena međunarodnih instrumenata iz područja primjene ove Direktive ako je potrebno, ažuriranja tehničkih zahtjeva i utvrđivanja uvjeta za upotrebu baze podataka

¹⁸ Direktiva 2002/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 27. lipnja 2002. o uspostavi sustava nadzora plovidbe i informacijskog sustava Zajednice i stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 93/75/EEZ (SL L 208, 5.8.2002., str. 10.)

¹⁹ Uredba (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela u vezi s mehanizmima nadzora država članica nad izvršavanjem provedbenih ovlasti Komisije (SL L 55, 28.2.2011., str. 13.)

koju vodi Komisija, a u kojoj se čuvaju obavijesti država članica o izuzećima i zahtjevima za odstupanje u skladu s ovom Direktivom. Posebno je važno da Komisija provodi odgovarajuća savjetovanja tijekom svojeg pripremnog rada, uključujući na stručnoj razini, te da se ta savjetovanja provode u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016. Točnije, kako bi se osiguralo jednako sudjelovanje u izradi delegiranih akata, Europski parlament i Vijeće sve dokumente zaprimaju istovremeno kad i stručnjaci država članica te njihovi stručnjaci imaju sustavan pristup sastancima stručnih skupina Komisije koje se bave izradom delegiranih akata.

- (10) Kako bi se uspostavili ravnopravni uvjeti za putničke brodove koji plove iz luka Unije i prema njima, bez obzira na prirodu njihove plovidbe, djelovanje Unije u cilju ubrzanja trenutnog rada IMO-a na reviziji odredaba Konvencije SOLAS trebalo bi uskladiti s Ugovorom o funkcioniranju Europske unije.
- (11) S obzirom na puni ciklus nadzora koji obavlja Europska agencija za pomorsku sigurnost Komisija bi trebala dovršiti evaluaciju provedbe Direktive 2009/45/EZ najkasnije [sedam godina nakon datuma na koji se upućuje u članku 2. stavku 1. drugom podstavku] te o tome izvijestiti Europski parlament i Vijeće. Države članice trebale bi surađivati s Komisijom na prikupljanju svih informacija potrebnih za tu evaluaciju.
- (12) Direktivu 2009/45/EZ trebalo bi stoga na odgovarajući način izmijeniti,

DONIJELI SU OVU DIREKTIVU:

Članak 1.
Izmjene Direktive 2009/45/EZ

Direktiva 2009/45/EZ mijenja se kako slijedi:

- (1) članak 2. mijenja se kako slijedi:
 - (a) točka (a) zamjenjuje se sljedećim:

„(a) ‚međunarodne konvencije’ znači sljedeće konvencije zajedno s njihovim izmjenama, tj. u ažuriranim verzijama:

 - i. Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskog života na moru iz 1974. (Konvencija SOLAS iz 1974.); i
 - ii. Međunarodna konvencija o teretnim linijama i njezini protokoli iz 1966.;”;
 - (b) točka (b) zamjenjuje se sljedećim:

„(b) ‚Kodeks o stabilitetu u neoštećenom stanju’ znači ‚Kodeks o stabilitetu u neoštećenom stanju za sve vrste brodova obuhvaćene instrumentima IMO-a’ koji je dio Rezolucije Skupštine IMO-a A.749(18) od 4. studenoga 1993. ili ‚Kodeks o stabilitetu u neoštećenom stanju iz 2008.’ koji je dio Rezolucije IMO-a MSC.267(85) od 4. prosinca 2008, u ažuriranim verzijama;”;
 - (c) točka (g) podtočka ii. zamjenjuje se sljedećim:

„ii. je njihova maksimalna brzina, prema definiciji u pravilu 1.4.30. Međunarodnog pravilnika o brzim plovilima iz 1994. i pravilu 1.4.38.

Međunarodnog pravilnika o brzim plovilima iz 2000., manja od 20 čvorova;”;

(d) točka (m) zamjenjuje se sljedećim:

„(m) ‚visina pramca’ znači visina pramca definirana pravilom 39. Međunarodne konvencije o teretnim linijama iz 1966.;”;

(e) točka (r) zamjenjuje se sljedećim:

„(r) ‚područje luke’ znači područje koje nije morsko područje navedeno u skladu s člankom 4. stavkom 2., kako ga definiraju države članice, koje se proteže do najdaljih stalnih lučkih objekata koji čine sastavni dio lučkog sustava ili do granica određenih prirodnim geografskim obilježjima koja štite ušće ili slično zaklonjeno područje;”;

(f) točka (s) briše se;

(g) točka (u) zamjenjuje se sljedećim:

„(u) ‚država luke’ znači država članica prema čijoj luci (lukama) ili iz čije luke (luka) brod ili plovilo, koje plovi pod nekom drugom zastavom osim zastave te države članice, obavlja nacionalnu plovidbu;”;

(h) podtočka v. zamjenjuje se sljedećim:

„v. ‚priznata organizacija” znači organizacija koja je priznata u skladu s Uredbom (EZ) br. 391/2009 Europskog parlamenta i Vijeća*;

* Uredba (EZ) br. 391/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o zajedničkim pravilima i normama za organizacije koje obavljaju pregled i nadzor brodova (SL L 131, 28.5.2009., str. 11.)”;

(i) točka (y) zamjenjuje se sljedećim:

„(y) ‚osoba smanjene pokretljivosti’ znači svaka osoba koja ima određene teškoće pri korištenju javnog prijevoza, uključujući starije osobe, osobe s invaliditetom, osobe s oštećenjem osjetila, te osobe u invalidskim kolicima, trudnice i osobe s malom djecom;”

(j) dodaju se sljedeće točke:

„(z) ‚jedrenjak’ znači brod koji se prvenstveno pokreće jedrima, čak i ako ima mehanički pogon koji se upotrebljava kao pomoćno pogonsko sredstvo ili u slučaju nužde;

(za) ‚jednakovrijedni materijal’ znači aluminijska legura ili drugi negorivi materijal koji zbog dodane izolacije zadržava strukturu i integritet koji su jednakovrijedni čeliku na kraju odgovarajućeg standardnog ispitivanja vatrootpornosti;

(zb) ‚standardno ispitivanje vatrootpornosti’ znači ispitivanje uzoraka odgovarajućih pregrada ili paluba zagrijavanjem u ispitnoj peći do temperatura koje približno odgovaraju standardnoj krivulji vrijeme-temperatura u skladu s metodom ispitivanja određenom u Međunarodnom kodeksu o postupcima ispitivanja vatrootpornosti iz 2010. koji je dio Rezolucije IMO-a MSC.307(88) od 3. prosinca 2010., u ažuriranoj verziji;

- (zc) „tradicionalni brod” znači sve vrste povijesnih putničkih brodova projektirane prije 1965. i njihove replike izrađene uglavnom od originalnih materijala, uključujući one projektirane za poticanje i promicanje tradicionalnih vještina pomoraca, koji zajedno služe kao živi spomenici kulture, kojima se upravlja u skladu s tradicionalnim načelima pomorskih vještina i tehnikom;
- (zd) „jahta/plovilo za razonodu” znači plovilo koje ne prevozi teret, nego najviše 12 putnika koji se ne bave trgovinom, bez obzira na vrstu pogona;
- (ze) „tender” znači plovilo koje se prevozi na brodu i koje se upotrebljava za prijevoz više od 12 putnika od broda u stanju mirovanja do obale i natrag;
- (zf) „značajni popravci, izmjene i preinake” znači sve sljedeće:
 - svaka izmjena kojom se bitno mijenjaju dimenzije broda, na primjer, produljenje dodavanjem novog središnjeg dijela trupa,
 - svaka izmjena kojom se bitno mijenja kapacitet broda za prijevoz putnika, na primjer, paluba vozila preinačena u prostore za smještaj putnika,
 - svaka izmjena kojom se bitno produžava radni vijek broda, na primjer, obnavljanje prostora za smještaj putnika na jednoj cijeloj palubi,
 - svaka prenamjena bilo koje vrste broda u putnički brod.”;

(2) članak 3. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 3.
Područje primjene

1. Ova se Direktiva primjenjuje na sljedeće putničke brodove i plovila, bez obzira na zastavu pod kojom plove, kada obavljaju nacionalnu plovidbu:

- (a) nove i postojeće putničke brodove duljine 24 metra i više;
- (b) brza putnička plovila.

Svaka država članica, u svojstvu države luke, osigurava da putnički brodovi i brza putnička plovila koji plove pod zastavom države koja nije država članica u potpunosti udovoljavaju zahtjevima ove Direktive prije uključivanja u nacionalnu plovidbu u toj državi članici.

2. Ova se Direktiva ne primjenjuje na:

- (a) brodove koji su:
 - i. ratni brodovi i vojni transportni brodovi;
 - ii. jedrenjaci i brodovi koji se ne pokreću mehanički;
 - iii. brodovi izgrađeni od materijala koji nije čelik ili jednakovrijedni materijal, a koji nisu obuhvaćeni normama za brza plovila (Rezolucija MSC 36(63) ili MSC.97(73)) ili dinamički podržavana plovila (Rezolucija A.373 (X));
 - iv. drveni brodovi jednostavne gradnje;
 - v. tradicionalni brodovi;

- vi. jahte za razonodu;
 - vii. brodovi koji plove isključivo u lučkim područjima;
 - viii. brodovi iz pravila 1.2.3. poglavlja I. Kodeksa o sigurnosti brodova posebne namjene, Rezolucija IMO-a MSC.266(84) od 13. svibnja 2008., u ažuriranoj verziji; ili
 - ix. tenderi;
- (b) brza plovila koja su:
- i. ratna plovila i vojna transportna plovila;
 - ii. plovila za razonodu;
 - iii. plovila koja plove isključivo u lučkim područjima; ili
 - iv. plovila iz pravila 1.2.3. poglavlja I. Kodeksa o sigurnosti brodova posebne namjene, Rezolucija IMO-a MSC.266(84) od 13. svibnja 2008., u ažuriranoj verziji.”;
- (3) članak 4. mijenja se kako slijedi:
- (a) stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. Putnički su brodovi razvrstani u sljedeće klase prema morskom području u kojem plove:

| | |
|-----------|--|
| „klasa A’ | znači putnički brod koji obavlja putovanja u nacionalnoj plovidbi osim putovanja obuhvaćenih klasama B, C i D. |
| „klasa B’ | znači putnički brod koji obavlja putovanja u nacionalnoj plovidbi, pri čemu ni u jednom trenutku nije udaljen više od 20 milja od obale, uzimajući u obzir srednju visinu morskih mijena. |
| „klasa C’ | znači putnički brod koji obavlja putovanja u nacionalnoj plovidbi u morskim područjima gdje je vjerojatnost premašivanja značajne visine vala od 2,5 m manja od 10 % na godišnjoj razini za brodove koji plove cijelu godinu ili na razini pojedinog ograničenog razdoblja za brodove koji plove isključivo u tom razdoblju (npr. plovidba u ljetnom razdoblju), pri čemu ni u jednom trenutku nije udaljen više od 5 milja od obale, uzimajući u obzir srednju visinu morskih mijena. |
| „klasa D’ | znači putnički brod koji obavlja putovanja u nacionalnoj plovidbi u morskim područjima gdje je vjerojatnost premašivanja značajne visine vala od 1,5 m manja od 10 % na godišnjoj razini za brodove koji plove cijelu godinu ili na razini pojedinog ograničenog razdoblja za brodove koji plove isključivo u tom razdoblju (npr. plovidba u ljetnom razdoblju), pri čemu ni u jednom trenutku nije udaljen više od 3 milje od obale, uzimajući u obzir srednju visinu |

”.

- (b) u stavku 2. točka (a) zamjenjuje se sljedećim:
- „(a) uspostavlja i, ako je potrebno, ažurira popis morskih područja pod svojom nadležnošću, označavanjem unutarnje graniceorskog područja u kojem smiju ploviti brodovi klase D, zona u kojima određene klase brodova smiju ploviti cijele godine i, prema potrebi, zona u kojima određene klase brodova smiju ploviti u ograničenim razdobljima, primjenom kriterija za klase brodova iz stavka 1.”;
- (4) članak 5. mijenja se kako slijedi:
- (a) u stavku 2. drugi podstavak zamjenjuje se sljedećim:
- „Svaka država članica, u svojstvu države luke, priznaje Svjedodžbu o sigurnosti brzog plovila i Dozvolu za rad koju je izdala druga država članica za brzo putničko plovilo koje obavlja nacionalnu plovidbu, ili Svjedodžbu o sigurnosti putničkog broda iz članka 13. koju je izdala druga država članica za putničke brodove koji obavljaju nacionalnu plovidbu.”;
- (b) stavci 3. i 4. zamjenjuju se sljedećim:
- „3. Država luke može pregledati putnički brod ili brzo putničko plovilo koje obavlja nacionalnu plovidbu te provjeriti njegovu dokumentaciju, u skladu s odredbama Direktive 2009/16/EZ Europskog parlamenta i Vijeća.*
4. Brodska oprema, koja je u skladu sa zahtjevima utvrđenima u skladu s Direktivom 2014/90/EU Europskog parlamenta i Vijeća**, smatra se usklađenom sa zahtjevima utvrđenima u skladu s ovom Direktivom.
-
- * Direktiva 2009/16/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o nadzoru države luke (SL L 131, 28.5.2009., str. 57.)
- ** Direktiva 2014/90/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 23. srpnja 2014. o pomorskoj opremi i stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 96/98/EZ (SL L 257, 28.8.2014., str. 146.)”;
- (5) članak 6. mijenja se kako slijedi:
- (a) stavak 1. mijenja se kako slijedi:
- i. točka (a) zamjenjuje se sljedećim:
- „(a) gradnja i održavanje trupa, glavnih i pomoćnih strojeva te električnih i automatskih postrojenja mora biti u skladu s normama za klasifikaciju prema pravilima priznate organizacije ili jednakovrijednim pravilima koja primjenjuje administracija u skladu s člankom 11. stavkom 2. Direktive 2009/15/EZ Europskog parlamenta i Vijeća.*
-
- * Direktiva 2009/15/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o zajedničkim pravilima i normama za organizacije koje obavljaju pregled i nadzor brodova te za

odgovarajuće aktivnosti pomorskih uprava (SL L 131, 28.5.2009., str. 47.)”;

- ii. točka (c) briše se;
- (b) u stavku 2. točki (b) briše se podtočka ii.;
- (c) stavak 3. mijenja se kako slijedi:
 - i. točke (c) i (d) zamjenjuju se sljedećim:
 - „(c) postojeći putnički brodovi klase C i D moraju zadovoljavati posebne odgovarajuće zahtjeve navedene u ovoj Direktivi, a u pogledu pitanja koja nisu obuhvaćena tim zahtjevima propise administracije države zastave; tim se propisima mora osigurati jednakovrijednu razinu sigurnosti kao što je ona iz poglavlja II-1 i II-2 Priloga I., uzimajući pri tom u obzir posebne lokalne uvjete plovidbe u vezi s morskim područjima u kojima brodovi tih klasa smiju ploviti;

prije uključivanja postojećih putničkih brodova klase C i D u obavljanje redovite nacionalne plovidbe u državi luke, administracija države zastave mora pribaviti suglasnost države luke u pogledu tih propisa;
 - (d) ako država članica smatra da su propisi koje zahtijeva administracija države luke iz točke (c) ovog stavka neopravdani, ona o tome odmah obavješćuje Komisiju. Komisija odlučuje jesu li propisi administracije države luke opravdani i u tom pogledu donosi provedbeni akt. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 11. stavka 2.”;
 - ii. točke (e) i (f) brišu se;
- (d) stavak 4. mijenja se kako slijedi:
 - i. u točki (a) treća alineja zamjenjuje se sljedećim:
 - „— ako u potpunosti ispunjavaju zahtjeve Kodeksa o sigurnosti dinamički podržavanih plovila (Kodeks DSC) iz Rezolucije IMO-a A.373(10) u ažuriranoj verziji;”;
 - ii. točka (c) zamjenjuje se sljedećim:
 - „(c) gradnja i održavanje brzih putničkih plovila i njihove opreme mora biti u skladu s propisima za klasifikaciju brzih plovila priznate organizacije ili jednakovrijednim propisima koje primjenjuje administracija države zastave, u skladu s člankom 11. stavkom 2. Direktive 2009/15/EZ.”;
- (e) dodaju se stavci 5. i 6.:
 - „5. U pogledu novih i postojećih brodova značajni popravci, izmjene i preinake te pripadajuća oprema moraju biti u skladu sa zahtjevima za nove brodove, kako je propisano u stavku 2. točki (a); preinake na brodovima isključivo radi postizanja veće sposobnosti prevladavanja oštećenja ne smatraju se značajnim izmjenama.

6. Brodovi izgrađeni od jednakovrijednog materijala prije stupanja na snagu ove Direktive moraju biti u skladu s njezinim zahtjevima do [5 godina nakon datuma iz članka 2. stavka 1. drugog podstavka].”;
- (6) u članku 7. briše se stavak 2.;
- (7) članak 8. mijenja se kako slijedi:
- (a) u stavku 3. drugi podstavak briše se;
- (b) stavak 4. briše se;
- (8) članak 9. mijenja se kako slijedi:
- (a) stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:
- „2. Država članica može, prema postupku utvrđenom u stavku 4., donijeti mjere kojima se dopuštaju jednakovrijedne zamjene za određene posebne zahtjeve iz ove Direktive, pod uvjetom da su takve zamjene najmanje jednako učinkovite kao ti zahtjevi.”;
- (b) stavak 4. zamjenjuje se sljedećim:
- „4. Država članica koja primjenjuje odredbe iz stavaka 1., 2. ili 3. postupuje u skladu s drugim do petim podstavkom ovog stavka.
- Država članica obavješćuje Komisiju o mjerama koje namjerava donijeti, uključujući pojedinosti koje su potrebne za potvrdu održavanja odgovarajuće razine sigurnosti.
- Ako u roku od šest mjeseci od te obavijesti Komisija u okviru provedbenog akta donese odluku da predložene mjere nisu opravdane, od navedene se države članice zahtijeva da predložene mjere izmijeni ili da ih ne donese. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 11. stavka 2.
- Donesene mjere moraju se navesti u relevantnom nacionalnom zakonodavstvu te dostaviti Komisiji i drugim državama članicama.
- Mjere iz drugog i četvrtog podstavka prijavljuju se putem baze podataka koju Komisija uspostavlja i održava u tu svrhu. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 10.a o uvjetima za pristup toj bazi podataka.”;

- „3. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 10.a radi donošenja izmjena iz stavaka 1. i 2. ovog članka.
4. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 10.a kojima se mijenja ova Direktiva kako bi se iz njezina područja primjene isključila svaka izmjena međunarodnih instrumenata iz članka 2. samo ako, na temelju Komisijine evaluacije, postoji očit rizik da će se izmjenom međunarodnog instrumenta sniziti standard pomorske sigurnosti, sprječavanja onečišćenja iz brodova ili zaštite uvjeta života i rada na brodovima koji je utvrđen pomorskim zakonodavstvom Unije ili da neće biti u skladu s potonjim.”;

(10) umeće se sljedeći članak 10.a:

„Članak 10.a
Izvršavanje delegiranja

1. Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 9. stavka 4., članka 10. stavka 3. i članka 10. stavka 4. dodjeljuje se Komisiji podložno uvjetima utvrđenima u ovom članku.
2. Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 9. stavka 4., članka 10. stavka 3. i članka 10. stavka 4. prenosi se na Komisiju na neograničeno razdoblje od [datum stupanja na snagu].
3. Europski parlament ili Vijeće u svakom trenutku mogu opozvati delegiranje ovlasti iz članka 9. stavka 4., članka 10. stavka 3. i članka 10. stavka 4. Odlukom o opozivu prekida se delegiranje ovlasti koje je u njoj navedeno. Ona proizvodi učinke dan nakon objave odluke u *Službenom listu Europske unije* ili na neki kasniji datum naveden u spomenutoj odluci. Odluka ne utječe na valjanost delegiranih akata koji su već na snazi.
4. Prije donošenja delegiranog akta Komisija se savjetuje sa stručnjacima koje je imenovala svaka država članica u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016.
5. Čim donese delegirani akt, Komisija ga istodobno priopćuje Europskom parlamentu i Vijeću.
6. Delegirani akt donesen na temelju članka 9. stavka 4., članka 10. stavka 3. ili članka 10. stavka 4. stupa na snagu samo ako ni Europski parlament ni Vijeće u roku od dva mjeseca od priopćenja tog akta Europskom parlamentu i Vijeću na njega ne ulože nikakav prigovor ili ako su prije isteka tog roka i Europski parlament i Vijeće obavijestili Komisiju da neće uložiti prigovore. To se razdoblje na inicijativu Europskog parlamenta ili Vijeća produljuje za dva mjeseca.
7. Delegirani akt kojim se iz područja primjene ove Direktive isključuje svaka izmjena međunarodnih instrumenata u skladu s člankom 10. stavkom 4. donosi se najkasnije tri mjeseca prije isteka razdoblja utvrđenog na međunarodnoj razini za prešutno prihvaćanje predmetne izmjene ili predviđenog datuma stupanja na snagu navedene izmjene. U razdoblju koje prethodi stupanju na snagu tog delegiranog akta države članice suzdržavaju se od svih inicijativa kojima je cilj uključiti tu izmjenу u nacionalno zakonodavstvo ili primijeniti tu izmjenу predmetnog međunarodnog instrumenta.”;

(11) članak 11. mijenja se kako slijedi:

- (a) stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

„2. Pri upućivanju na ovaj stavak primjenjuje se članak 5. Uredbe (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća*.

Uredba (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela u vezi s mehanizmima nadzora država članica nad izvršavanjem provedbenih ovlasti Komisije (SL L 55, 28.2.2011., str. 13.)”;

- (b) stavak 3. briše se;

- (12) članak 12. mijenja se kako slijedi:

- (a) stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. Svaki putnički brod podliježe pregledima koje obavlja administracija države zastave u skladu s točkama (a), (b) i (c):

(a) osnovni pregled prije početka korištenja broda;

(b) redoviti pregled svakih 12 mjeseci; i

(c) dodatni pregledi, prema potrebi.”;

- (b) stavak 2. briše se;

- (13) članak 13. mijenja se kako slijedi:

- (a) stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. Svi novi i postojeći putnički brodovi koji ispunjavaju zahtjeve ove Direktive moraju imati Svjedodžbu o sigurnosti putničkog broda u skladu s ovom Direktivom. Obrazac svjedodžbe propisan je u Prilogu II. Tu svjedodžbu izdaje administracija države zastave nakon obavljenog osnovnog pregleda, kao što je opisano u članku 12. stavku 1. točki (a).”;

- (b) u stavku 3. treći podstavak zamjenjuje se sljedećim:

Prije izdavanja Dozvole za rad brzim putničkim plovilima koja obavljaju nacionalnu plovidbu u državi luke, administracija države zastave mora se suglasiti s državom luke o svim uvjetima obavljanja plovidbe brzih putničkih plovila u toj državi. Sve takve uvjete administracija država zastave navodi u Dozvoli za rad.”;

- (c) stavak 4. zamjenjuje se sljedećim:

„4. Dodatne sigurnosne mjere, jednakovrijedne zamjene i izuzeća odobrena brodovima ili plovilima prema i u skladu s odredbama članka 9. stavka 1., članka 9. stavka 2. i članka 9. stavka 3. navode se u svjedodžbi broda ili plovila.”;

- (14) članak 14. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 14.

Pravila Konvencije SOLAS iz 1974.

1. Za putničke brodove koji obavljaju međunarodnu plovidbu Unija IMO-u podnosi prijedloge da se u okviru IMO-a ubrza rad na revidiranju odredaba Konvencije SOLAS iz 1974., u ažuriranoj verziji, u kojima su sadržana pitanja

prepuštena odluci administracije, kako bi se utvrdila usklađena tumačenja tih odredaba i prema tome donijele njihove izmjene.

2. Prijedlozi iz stavka 1. dostavljaju se IMO-u na temelju usklađenih odredaba utvrđenih u Prilogu I.”;

(15) umeće se sljedeći članak 16.a:

„Članak 16.a
Preispitivanje

Komisija obavlja evaluaciju provedbe ove Direktive te Europskom parlamentu i Vijeću dostavlja rezultate najkasnije [sedam godina nakon datuma na koji se upućuje u članku 2. stavku 1. drugom podstavku].”;

(16) Prilog I. mijenja se kako slijedi:

(a) u poglavlju II-2. dijelu A stavku 13.1. šesta rečenica zamjenjuje se sljedećim:

„Za brod koji obavlja nacionalnu plovidbu u drugoj državi članici mora postojati prijevod na službeni jezik te države luke ako taj jezik nije ni engleski ni francuski.”;

(b) u prvom stavku bilješke 1. uz tablicu u poglavlju III. stavku 2. uvodna rečenica zamjenjuje se sljedećim:

„Plovila za preživljavanje mogu biti brodice za spašavanje ili splavi za spašavanje ili njihova kombinacija u skladu s odredbama iz pravila III/2.2. Ako je to opravdano vrstom putovanja u zaklonjenom području i/ili povoljnim klimatskim uvjetima u području plovidbe i ako to ne odbije država članica luke, administracija države zastave može, uzimajući u obzir preporuke IMO-a iz okružnice MSC/Circ.1046, prihvatiti.”.

Članak 2.
Prenošenje

1. Države članice donose i objavljuju zakone i druge propise potrebne za usklađivanje s ovom Direktivom najkasnije do [12 mjeseci od stupanja na snagu]. One Komisiji odmah dostavljaju tekst tih odredaba.

One te odredbe primjenjuju [12 mjeseci od stupanja na snagu].

Kada države članice donose te odredbe, one prilikom njihove službene objave moraju sadržavati upućivanje na ovu Direktivu ili se uz njih navodi takvo upućivanje. Države članice određuju načine tog upućivanja.

2. Države članice Komisiji dostavljaju tekst glavnih odredaba nacionalnog prava koje donesu u području na koje se odnosi ova Direktiva.

Članak 3.
Stupanje na snagu

Ova Direktiva stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Članak 4.
Adresati

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu

Za Europski parlament
Predsjednik

Za Vijeće
Predsjednik