



Bruselj, 6.6.2016  
COM(2016) 369 final

2016/0170 (COD)

Predlog

**DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA**

**o spremembi Direktive Sveta 2009/45/ES o varnostnih predpisih in standardih za  
potniške ladje**

{SWD(2016) 189 final}

{SWD(2016) 190 final}

## OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

### 1. OZADJE PREDLOGA

#### 1.1 Razlogi za predlog in njegovi cilji

Komisija v duhu programa REFIT in agende za boljše pravno urejanje ter kot neposreden odziv na preverjanje ustreznosti zakonodaje EU o varnosti potniških ladij<sup>1</sup> predstavlja niz predlogov za izkoriščanje ugotovljenih možnosti poenostavitve.

Cilja te revizije sta poenostavitev in racionalizacija obstoječega regulativnega okvira EU za varnost potniških ladij, da bi se (i) ohranila pravila EU, kjer je to potrebno in sorazmerno; (ii) zagotovilo pravilno izvajanje; ter (iii) odpravilo morebitno prekrivanje obveznosti in nedoslednosti med povezanimi zakonodajnimi akti. Glavni cilj je zagotoviti jasen, enostaven in sodoben pravni okvir, ki bi ga bilo lažje izvajati, spremljati in uveljavljati, s čimer bi se povečala splošna raven varnosti.

Direktiva 2009/45/ES Evropskega parlamenta in Sveta<sup>2</sup> je bila pripravljena za doseganje visoke ravni varnosti in odpravo trgovinskih ovir z določitvijo harmoniziranih varnostnih standardov na ustrezni ravni za potniške ladje in plovila, ki opravljajo notranjo plovbo. Na ravni EU ta direktiva za notranja potovanja vključuje določbe Konvencije SOLAS, ki določa podrobne tehnične zahteve glede gradnje, stabilnosti, protipožarne zaščite in reševalne opreme plovil. Tako se uporablja za ladje, izdelane iz jekla in enakovrednega materiala, ter za visokohitrostna plovila. Poleg tega vključuje posebne zahteve glede dostopa in javnega obveščanja za osebe z zmanjšano mobilnostjo ali invalide.

Direktiva 2009/45/ES je zagotovila visoko skupno raven varnosti po vsej EU in pomembne koristi za notranji trg. Po drugi strani pa izkušnje kažejo, da je izvajanje od začetka veljavnosti njene predhodnice leta 1998<sup>3</sup> sprožilo številna vprašanja v zvezi z jasnostjo in ustreznostjo nekaterih njenih opredelitev pojmov, področja uporabe in postopkov.

Poleg tega ni bilo harmoniziranih več ključnih varnostnih vidikov za majhne ladje, krajše od 24 metrov, kar kaže na dejstvo, da so te ladje bolj občutljive na krajevne pogoje za plovbo. Direktiva je tudi že zagotovila državam članicam prilagodljivost za uporabo nacionalnih pravil, če se jim zdijo harmonizirani standardi za majhne ladje nepraktični in/ali nerazumni. V zvezi s tem je preverjanje ustreznosti pokazalo, da se Direktiva trenutno uporablja samo za 70 od 1 950 majhnih ladij, katerih ključne varnostne vidike so države članice že opredelile. Zato bi bilo treba take zahteve znova oceniti.

Poleg tega je preverjanje ustreznosti razkrilo, da več držav članic na podlagi Direktive registrira ladje iz aluminija, medtem ko jih druge ne. To ustvarja neenake pogoje, ki ogrožajo cilj glede doseganja visoke skupne ravni varnosti za potnike, ki potujejo z ladjami, ki opravljajo notranjo plovbo v državah članicah EU. Izhaja iz različne razlage področja uporabe Direktive, povezanega z opredelitvijo „enakovrednega materiala“ in uporabe ustreznih standardov požarne varnosti.

---

<sup>1</sup> Katerega rezultati so bili 16. oktobra 2015 sporočeni Evropskemu parlamentu in Svetu (COM(2015) 508).

<sup>2</sup> Direktiva 2009/45/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 6. maja 2009 o varnostnih predpisih in standardih za potniške ladje (UL L 163, 25.6.2009, str. 1).

<sup>3</sup> Tj. Direktiva 98/18/ES, katere prenova je Direktiva 2009/45/ES.

Zato se predlagata pojasnitev in poenostavitev varnostnih predpisov in standardov za potniške ladje, da bi jih bilo v skladu s programom Komisije REFIT lažje posodabljeni, spremljati in uveljavljati. Z namenom povečanja pravne jasnosti in varnosti predlog tudi odpravlja številne zastarele, odvečne in neskladne pravne sklice.

Predlog spreminja ustrezne opredelitve pojmov in zahteve iz Direktive 2009/45/ES.

Poleg tega predvideva uskladitev Direktive 2009/45/ES s spremembami, uvedenimi z Lizbonsko pogodbo, kar zadeva pooblastila Komisije za sprejemanje delegiranih in izvedbenih aktov.

## **1.2 Skladnost z veljavnimi predpisi s področja zadevne politike**

Predlog je v celoti skladen s predlogi za poenostavitev za spremembo Direktive Sveta 98/41/ES<sup>4</sup> in predlogom za nadomestitev Direktive Sveta 1999/35/ES<sup>5</sup>. Predlog je v celoti skladen s priporočili glede preverjanja ustreznosti in belo knjigo iz leta 2011 o prihodnosti prometa<sup>6</sup>, v kateri je priznana potreba po posodobitvi veljavnega zakonodajnega okvira EU za varnost potniških ladij.

## **1.3 Skladnost z drugimi politikami Unije**

Predlog prispeva k agendi Komisije za boljše pravno urejanje z zagotavljanjem, da je obstoječa zakonodaja enostavna in jasna, da ne ustvarja nepotrebnega bremena ter da sledi političnemu, družbenemu in tehnološkemu razvoju. Prispeva tudi k ciljem strategije za pomorski promet do leta 2018<sup>7</sup> z zagotavljanjem kakovostnih trajektnih storitev na področju linijskega potniškega prevoza v EU.

## **2. PRAVNA PODLAGA, SUBSIDIARNOST IN SORAZMERNOST**

### **2.1 Pravna podlaga**

Ker predlog nadomešča veljavno Direktivo, pravna podlaga ostaja člen 100(2) PDEU (prejšnji člen 80(2) PES), ki določa ukrepe na področju pomorskega prometa.

### **2.2 Subsidiarnost**

Direktiva 2009/45/ES je bila večinoma oblikovana na podlagi mednarodnih zahtev in kot odziv na številne večje nesreče, ki so vključevale izgubo človeških življenj. Čeprav so bili skupni varnostni standardi za ladje, ki opravljajo mednarodna potovanja, določeni z mednarodnimi varnostnimi predpisi, kot je Konvencija SOLAS, se ne uporabljajo za potniške ladje, ki opravljajo notranja potovanja.

Predlog zagotavlja ohranjanje skupne ravni varnosti, določene z Direktivo 2009/45/ES za ladje, ki opravljajo notranja potovanja v vodah EU, ki je ni bilo mogoče doseči z

---

<sup>4</sup> Direktiva Sveta 98/41/ES z dne 18. junija 1998 o registraciji oseb, ki potujejo s potniškimi ladjami, ki plujejo v pristanišča držav članic Skupnosti ali iz njih (UL L 188, 2.7.1998, str. 35).

<sup>5</sup> Direktiva Sveta 1999/35/ES z dne 29. aprila 1999 o sistemu obveznih pregledov za varno izvajanje linijskih prevozov z ro-ro trajekti in visokohitrostnimi potniškimi plovili (UL L 138, 1.6.1999, str. 1).

<sup>6</sup> Bela knjiga „Načrt za notni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu“, COM(2011) 0144.

<sup>7</sup> Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij – Strateški cilji in priporočila za pomorsko prometno politiko EU do leta 2018 (COM/2009/0008).

enostranskim ukrepanjem na ravni držav članic. Hkrati ponovno poudarja potrebo po razlikah v standardih, če to zahtevajo lokalni pogoji delovanja, in njihovo dodano vrednost.

Kar zadeva cilj notranjega trga in svobodo zagotavljanja storitev pomorskega prevoza v državah članicah, predlog tudi zagotavlja, da bo Direktiva 2009/45/ES še naprej omogočala prenos ladij med nacionalnimi registri in izvajanje konkurence na področju notranjih potovanj na podlagi enakih konkurenčnih pogojev, ne da bi bila pri tem ogrožena raven varnosti.

### **2.3 Sorazmernost**

Kot je razvidno iz statističnih podatkov o nesrečah, se je z obstoječo zakonodajo dosegla visoka raven varnosti potnikov. Regulativni stroški, povezani z varnostnimi standardi EU, se niso izkazali za nesorazmerne v primerjavi z nacionalnimi standardi, ki bi bili sicer potrebni. Ocenjene razlike v regulativnih stroških predstavljajo le majhen del v primerjavi s skupnimi stroški gradnje, delovanja in vzdrževanja.

Poleg pojasnitve številnih opredelitev je eden od ciljev te pobude za poenostavitev odprava nekaterih nepotrebnih zahtev brez ogrožanja visoke ravni varnosti. Zato predlog iz področja uporabe Direktive 2009/45/ES izključuje ladje, krajše od 24 metrov. Ker majhne ladje večinoma niso iz jekla, za veliko večino te flote trenutno ne veljajo harmonizirani varnostni standardi EU (96 %). To pomeni, da je večina plovil, krajših od 24 m, že registriranih v okviru nacionalne zakonodaje.

Poleg tega je zato, ker so ta plovila zgrajena za opravljanje različnih storitev (npr. dnevni ali nočni prevozi, dnevni turistični izleti, ustavljanje v pristaniščih s posebnimi omejitvami in infrastrukturo), nabor modelov in tehničnih rešitev zelo širok. Zato je za manjša plovila zelo težko opredeliti skupen sklop podrobnih pravil, ki bi ustrezala tako različnim storitvam.

Sedanji regulativni pristop Direktive 2009/45/ES, ki vključuje zavezujoče standarde, namenjene zlasti ladjam iz jekla (ali aluminija), je bil zato za take ladje ponovno ocenjen. Poleg tega nesreče, zabeležene za majhne ladje, za katere ne veljajo standardi EU, ne zbuja posebnih pomislekov glede varnosti (pet smrtnih žrtev v zadnjih štirih letih, od tega vse nesreče pri delu). Poleg tega v nasprotju z velikimi ladjami majhne ladje običajno plujejo v isti državi članici, dokler so v uporabi, njihov prenos med državami članicami pa je omejen.

### **2.4 Izbira instrumenta**

V skladu z načelom sorazmernosti se Direktiva še naprej šteje za najbolj primerno obliko za doseganje opredeljenih ciljev. Določa skupna načela in harmonizirano raven varnosti, zagotavlja uveljavljanje pravil, vendar vsaki državi članici prepušča izbiro glede uporabe praktičnih in tehničnih postopkov.

Za najustreznejšo pravno rešitev se je izkazal predlog za spremembo Direktive 2009/45/ES. Druga možnost, tj. predlaganje nove direktive, je bila zavržena zaradi omejenega števila jasno opredeljenih sprememb veljavne direktive.

## **3. REZULTATI NAKNADNIH OCEN, POSVETOVANJ Z DELEŽNIKI IN OCEN UČINKA**

### **3.1 Naknadne ocene/preverjanja ustreznosti obstoječe zakonodaje**

Preverjanje ustreznosti je pokazalo, da so ključni cilji zakonodaje EU o varnosti potniških ladij, ki so povezani z varnostjo potnikov in notranjim trgov, na splošno izpolnjeni in še vedno zelo pomembni. Rezultat pravnega okvira EU za varnost potniških ladij so skupna raven varnosti za potniške ladje v EU in enaki konkurenčni pogoji med operaterji, pa tudi

večji prenos ladij med državami članicami. Preverjanje ustreznosti je tudi pokazalo, da obstajajo možnosti za nadaljnje povečanje ravni varnosti, pa tudi učinkovitosti in sorazmernosti nekaterih regulativnih zahtev. Na več področjih so bila podana priporočila za poenostavitev, pojasnitev in razveljavitev nekaterih nejasnih, zastarelih ali prekrivajočih se zahtev:

- (a) izključitev potniških ladij, krajših od 24 metrov iz področja uporabe Direktive 2009/45/ES in preučitev možnosti oblikovanja smernic ali standardov za majhna plovila in plovila, ki niso izdelana iz jekla ali podobnih materialov, na podlagi funkcionalnih zahtev kot dela standardnega okvira, ki temelji na ciljnih;
- (b) pojasnitev področja uporabe Direktive, in sicer:
  - pojasnitev, da je za namene Direktive 2009/45/ES aluminij material, ki je enakovreden jeklu, in pojasnitev ustreznih zahtev glede protipožarne izolacije (npr. opredelitve prostorov, ki bi morali biti dodatno izolirani proti požaru);
  - pojasnitev, da priobalno oskrbovalno plovilo za vetrne elektrarne ne spada na področje uporabe Direktive 2009/45/ES;
  - pojasnitev, da tradicionalne ladje ne spadajo na področje uporabe Direktive 2009/45/ES, in pojasnitev njihove opredelitve;
- (c) pojasnitev in poenostavitev opredelitve morskih območij iz Direktive 2009/45/ES, pri čemer se:
  - odpravi sklicevanje na „na kateri lahko pristanejo brodolomci“;
  - odpravi pojem „mesto zatočišča“.

### 3.2 Posvetovanja z deležniki

Ob upoštevanju tehnične narave predvidenih predlogov je bilo kot najprimernejše orodje izbrano ciljno posvetovanje. V okviru strokovne skupine za varnost potniških ladij so bila opravljena posvetovanja z nacionalnimi strokovnjaki. Organizirana je bila delavnica, pri čemer so bile k sodelovanju povabljene države članice, pa tudi industrijska združenja in združenja potnikov. Predvideni ukrepi so bili predstavljeni ob številnih priložnostih. Poleg tega je kažipot, objavljen na spletišču Europa<sup>8</sup>, omogočal vsem deležnikom, da so zagotovili povratne informacije z uporabo spletnega obrazca za odgovor.

Povzetek posvetovanja in podrobne povratne informacije o pripombah, podanih med postopkom posvetovanja, so navedeni v delovnem dokumentu služb Komisije, priloženem predlogu. Predvidene ukrepe za poenostavitev je podprla velika večina nacionalnih strokovnjakov, čeprav so bile podane številne pripombe glede natančnega besedila nekaterih predlogov. Vse pobude so bile zato skrbno preučene, predlogi pa so bili ustrezno spremenjeni. Poleg tega so nekateri strokovnjaki zastavili vprašanja glede vidikov praktičnega in tehničnega izvajanja, ki so obravnavana v delovnem dokumentu služb Komisije, priloženem predlogu, in vključena v načrt za izvedbo.

Deležniki iz panoge so vztrajali, da ključna načela veljavnega pravnega okvira ostanejo nespremenjena (pri čemer so poudarili stroške povečanja varnosti za ladje iz aluminija v nekaterih državah članicah), medtem ko je združenje potnikov pozvalo k povečanju ravni varnosti in opozorilo na njeno zniževanje. Predlog zato zagotavlja ohranitev obstoječe ravni

<sup>8</sup> [http://ec.europa.eu/smart-regulation/roadmaps/index\\_sl.htm](http://ec.europa.eu/smart-regulation/roadmaps/index_sl.htm).

varnosti in, v obsegu, ki ga omogoča okvir poenostavitve, njeno povečevanje (npr. s pojasnitvijo, da bi morale biti ladje iz aluminija zgrajene v skladu z varnostnimi standardi iz Direktive).

### **3.3 Zbiranje in uporaba strokovnih mnenj**

Ta pregled temelji predvsem na podatkih, zbranih med postopkom preverjanja ustreznosti, kot so navedeni v delovnem dokumentu Komisije „Nova usmeritev: Preverjanje ustreznosti zakonodaje EU o varnosti potniških ladij“, sprejetem 16. oktobra 2015<sup>9</sup>.

Poleg podatkov in posvetovanj, opravljenih v okviru preverjanja ustreznosti, so bile za pripravo tega predloga za poenostavitev potrebne informacije tehničnih in pravnih strokovnjakov v zvezi s konkretnim oblikovanjem tehničnih opredelitev in pripravo jasnih osnutkov pravnih aktov. To strokovno znanje je bilo zbrano interno, v sodelovanju z Evropsko agencijo za varnost v pomorskem prometu in strokovno skupino za varnost potniških ladij. Predstavljeno je v delovnem dokumentu služb Komisije, priloženem predlogu.

### **3.4 Ocena učinka**

Predlog je neposreden odziv na preverjanje ustreznosti, s katerim so bila podrobno opredeljena vprašanja glede poenostavitve in ocenjene možnosti poenostavitve. Kot je poudarjeno v kažipotu, se za predvidene ukrepe ne pričakuje, da bodo ustvarili kakršne koli bistvene učinke (tj. poleg tistih, ki niso merljivi, kot so pravna jasnost, varnost ali enostavnost), ali pa niso bile opredeljene bistveno drugačne rešitve. V skladu s smernicami Komisije za boljše pravno urejanje ni bila izvedena celovita ocena učinka.

Vendar je predlogu za poenostavitev priložen delovni dokument služb Komisije, ki opozarja na priporočila na podlagi preverjanja ustreznosti ter pojasnjuje razloge za predlagane rešitve s tehničnega in pravnega vidika. Vključuje povzetek in povratne informacije o posvetovanju z deležniki, izvedenem v podporo tej pobudi. Priložen je tudi načrt za izvedbo.

### **3.5 Ustreznost in poenostavitev ureditve**

Možnosti za poenostavitev s tem predlogom vključujejo predvsem nemerljive učinke, kot so pravna jasnost, varnost in enostavnost, ki izhajajo iz pojasnitve področja uporabe Direktive in enostavnejše opredelitve morskih območij.

Za izpolnitev tehničnih zahtev, določenih v Direktivi, bi bilo treba pred začetkom veljavnosti te direktive določiti rok za ladje, izdelane iz enakovrednega materiala in daljše od 24 m. Dovolj dolgo prehodno obdobje bi moralo v čim večji meri olajšati prilagoditev. Kar zadeva morska območja, bi predlog zlasti odpravil odvečna ali zastarela merila in le minimalno vplival na določanje morskih območij za države članice.

S predlogom se povečuje tudi pravna jasnost ter odpravljajo številni odvečni, nepravilni ali nedosledni sklici.

### **3.6 Temeljne pravice**

Predlog nima posledic za varstvo temeljnih pravic.

---

<sup>9</sup> SWD(2015) 197.

## **4. PRORAČUNSKÉ POSLEDICE**

Predlog ne vpliva na proračun Unije.

## **5. DRUGI ELEMENTI**

### **5.1 Načrti za izvedbo ter ureditev spremljanja, ocenjevanja in poročanja**

Predlogu je priložen načrt za izvedbo, v katerem so navedeni ukrepi, potrebni za izvedbo ukrepov poenostavitve, ter opredeljeni glavni tehnični, pravni in časovni izzivi, povezani z izvajanjem.

Opredeljene so bile ustrezne ureditve spremljanja in poročanja, brez ustvarjanja novih obveznosti poročanja in upravnih bremen. Ključne informacije o floti, nesrečah in skladnosti se bodo zbirali s pomočjo EMSA in strokovne skupine za varnost potniških ladij ter na podlagi podatkovne zbirke Evropske informacijske platforme za pomorske nesreče (EMCIP). Glede na to, da naj bi celotni cikel predvidenih obiskov EMSA v zvezi z izvajanjem po ocenah trajal pet let, bi se moralo ocenjevanje zakonodaje EU o varnosti potniških ladij izvajati vsakih sedem let.

### **5.2 Obrazložitevni dokumenti**

Obrazložitevni dokumenti niso potrebni, saj ukrepi za poenostavitev niso obsežni ali zapleteni.

### **5.3 Natančnejša pojasnitev posameznih določb predloga**

#### **Opredelitev pojmov in področje uporabe**

Člen 2 se spremeni zaradi odprave nekaterih odvečnih, nedoslednih ali nepravilnih sklicev, zlasti v zvezi s Kodeksom o neokrnjeni stabilnosti (dodan manjkajoči sklic), Kodeksom o visokohitrostnih plovilih (popravljen sklic), opredelitvijo višine premca (črtan odvečni del), pristaniškem območjem (usklajeno z opredelitvijo morskega območja), mestom zatočišča (črtano kot odvečno v skladu s poenostavitvijo opredelitev morskega območja), državo pristanišča (ki nadomešča državo gostiteljico v skladu s pregledom Direktive 1999/35/ES) in priznana organizacija (posodobljen sklic).

Člen 2 se spremeni tudi zaradi določitve novih opredelitev tradicionalne ladje (prenesena iz člena 3 in posodobljene zaradi upoštevanja opredelitve tradicionalne ladje iz Direktive 2002/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta<sup>10</sup>), jadrnice (nova opredelitev), jahte in plovila za prosti čas (prenesena iz člena 3 in dodatno usklajena s Konvencijo SOLAS), pomožnega plovila (nova opredelitev) in enakovrednega materiala (prenesena iz Priloge 1 in spremenjena za pojasnitev, da je treba ladje, zgrajene iz takih materialov, registrirati v skladu s to direktivo).

Člen 3 se spremeni zaradi izločitve ladij, krajših od 24 metrov, iz področja uporabe Direktive, odprave nepravilnih sklicev na „potniške/-a“ iz naslova točk (a) in (b) ter pojasnitve, da se Direktiva ne uporablja za jadrnice, pomožna plovila in ladje iz kodeksa sanitarnih in fitosanitarnih ukrepov (vključno s priobalnimi oskrbovalnimi plovili).

---

<sup>10</sup> Direktiva 2002/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. junija 2002 o vzpostavitvi sistema spremljanja in obveščanja za ladijski promet ter o razveljavitvi Direktive Sveta 93/75/EGS (UL L 208, 5.8.2002, str. 10).

## **Razredi potniških ladij in uporaba**

Člen 4 se spremeni zaradi poenostavitve opredelitev morskih območij C in D (izločeni sklici na merili „na kateri lahko pristanejo brodolomci“ in „oddaljenost od mesta zatočišča“) in pojasnitve, da morska območja države članice določijo tako, da je notranja meja morskega območja D jasno razmejena.

Člen 5 se spremeni zaradi posodobitve sklica na državo gostiteljico (nadomeščena z državo pristanišča) in zaradi posodobitve sklica na Direktivo 2009/16/ES Evropskega parlamenta in Sveta<sup>11</sup> ter Direktivo 2014/90/ES Evropskega parlamenta in Sveta<sup>12</sup>.

## **Varnostne zahteve**

Člen 6 se spremeni zaradi posodobitve sklica na Direktivo 2009/15/ES Evropskega parlamenta in Sveta<sup>13</sup>, izločitve ponavljajoče se točke (c), posodobitve sklica na državo gostiteljico (nadomeščeno z državo pristanišča), pojasnitve, naj bi se zahteva glede spremembe uporabljala za vse ladje (če so spremenjene v potniške ladje) in ne le za obstoječe potniške ladje (s prenosom točke (e) v novi odstavek 5), izločitve odvečnega dela sklica na Kodeks DSC v četrtem pododstavku odstavka 4(a), izločitve zastarele točke (f) in vstavitve novega datuma začetka uporabe za ladje, zgrajene iz enakovrednega materiala, pred začetkom veljavnosti te direktive.

Člena 7 in 8 se spremenita zaradi izločitve zastarelih delov.

## **Dodatne varnostne zahteve, enakovredne nadomestitve, izjeme in varstveni ukrepi**

Člen 9 se spremeni zaradi izločitve nepravilnega sklica na Prilogo 1 iz odstavka 2 in za olajšanje obveščanja o ukrepih iz tega člena prek podatkovne zbirke, vzpostavljene v ta namen.

## **Postopek v odboru in postopek spreminjanja**

Člena 10 in 11 se uskladita s Pogodbo o delovanju Evropske unije, kar zadeva pooblastila Komisije za sprejemanje delegiranih in izvedbenih aktov. Člen 10a je bil dodan zaradi istega razloga (izvajanje prenosa pooblastil).

## **Spričevala**

Člen 13 se spremeni zaradi pojasnitve, da se spričevalo o varnosti potniške ladje podeli samo ladjam, ki izpolnjujejo zahteve te direktive, in zaradi pojasnitve, da mora to spričevalo vključevati vse ukrepe iz člena 9, ne le izjem.

## **Mednarodna razsežnost**

Člen 14 se spremeni zaradi uskladitve s Pogodbo o delovanju Evropske unije, kar zadeva zunanjo zastopnost.

---

<sup>11</sup> Direktiva 2009/16/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o pomorski inšpekciji države pristanišča (UL L 131, 28.5.2009, str. 57).

<sup>12</sup> Direktiva 2014/90/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. julija 2014 o pomorski opremi in razveljavitvi Direktive Sveta 96/98/ES (UL L 257, 28.8.2014, str. 146).

<sup>13</sup> Direktiva 2009/15/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o skupnih pravilih in standardih za organizacije, pooblaščenice za tehnični nadzor in pregled ladij, ter za ustrezne ukrepe pomorskih uprav (UL L 131, 28.5.2009, str. 47).



## **Določbe o vrednotenju**

Člen 16a je bil dodan za opredelitev določb o vrednotenju.

## Predlog

**DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA****o spremembi Direktive Sveta 2009/45/ES o varnostnih predpisih in standardih za potniške ladje**

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 100(2) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora<sup>14</sup>,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij<sup>15</sup>,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Za ohranitev visoke ravni varnosti, ki je zagotovljena s skupnimi varnostnimi standardi, opredeljenimi v Direktivi 2009/45/ES Evropskega parlamenta in Sveta<sup>16</sup>, in za ohranitev enakih konkurenčnih pogojev bi bilo treba navedeno direktivo izboljšati. Direktiva 2009/45/ES bi se morala uporabljati samo za potniške ladje in plovila, za katere so bili določeni varnostni standardi. Zato bi bilo treba iz področja uporabe izključiti nekatere posebne vrste ladij, kot so pomožna plovila, jadrnice ali ladje, ki prevažajo usposobljeno osebje, ki se ukvarja z ladijskimi ali priobalnimi napravami.
- (2) Program ustreznosti predpisov (REFIT)<sup>17</sup> je pokazal, da nekatere države članice ne registrirajo ladij iz aluminija v skladu z Direktivo 2009/45/ES. To ustvarja neenake pogoje, ki ogrožajo cilj glede doseganja visoke skupne ravni varnosti za potnike, ki potujejo v notranji plovbi v Uniji. Da bi se izognili neenotni uporabi, ki izhaja iz razlage področja uporabe Direktive, povezane z opredelitvijo aluminija kot enakovrednega materiala in uporabo ustreznih standardov požarne varnosti, bi bilo treba pojasniti opredelitev enakovrednega materiala.
- (3) Za povečanje pravne jasnosti in skladnosti bi bilo treba številne opredelitve pojmov in sklicevanja posodobiti ter dodatno uskladiti s povezanimi mednarodnimi pravili ali pravili Unije. Pri tem bi bilo treba posebno pozornost nameniti nespreminjanju obstoječega področja uporabe in ravni varnosti, ki ju določa Direktiva 2009/45/ES. Zlasti opredelitev tradicionalne ladje bi bilo treba bolje uskladiti z

<sup>14</sup> UL C , , str. .

<sup>15</sup> UL C , , str. .

<sup>16</sup> Direktiva 2009/45/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 6. maja 2009 o varnostnih predpisih in standardih za potniške ladje (UL L 163, 25.6.2009, str. 1).

<sup>17</sup> COM(2015) 508.

Direktivo 2002/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta<sup>18</sup> ter hkrati ohraniti veljavna merila glede leta izdelave in vrste materiala. Opredelitev jahte in plovila za prosti čas bi bilo treba dodatno uskladiti z Mednarodno konvencijo o varstvu človeškega življenja na morju (Konvencija SOLAS):

- (4) Z vidika načela sorazmernosti se je za veljavne predpisujoče zahteve, ki izhajajo iz Konvencije SOLAS, izkazalo, da jih je težko prilagoditi majhnim potniškim ladjam, krajšim od 24 metrov. Poleg tega majhne ladje večinoma niso zgrajene iz jekla in zato je bilo v skladu z Direktivo 2009/45/ES registrirano zelo majhno število takih ladij. V odsotnosti posebnih pomislekov glede varnosti in ustreznih standardov, zagotovljenih z Direktivo, bi morale biti ladje, ki so krajše od 24 metrov, zato izključene iz področja uporabe Direktive in bi morali zanje veljati posebni standardi, ki jih določijo države članice, ki lahko boljše ocenijo krajevne omejitve plovbe za te ladje v smislu razdalje do obale ali pristanišča in vremenskih razmer.
- (5) Za nadaljnjo poenostavitev opredelitev morskih območij iz Direktive 2009/45/ES in zmanjšanje motenj za države članice bi bilo treba izločiti odvečna in neustrezna merila. Za ohranjanje ravni varnosti bi bilo treba opredelitev morskih območij, v katerih lahko plujejo ladje razreda C in D, poenostaviti z izločitvijo meril „na kateri lahko pristanejo brodolomci“ in „oddaljenost od mesta zatočišča“ za namen opredelitve morskih območij. Primernost določene obale kot mesta zatočišča je dinamičen parameter, ki bi ga morale države članice oceniti za vsak posamezen primer, in po potrebi bi bilo treba morebitne operativne omejitve, povezane z oddaljenostjo od mesta zatočišča za določeno ladjo, navesti v spričevalu o varnosti potniške ladje.
- (6) Za odpravo nenamernih negativnih posledic veljavnih določb, v skladu s katerimi se spremenjene tovorne ladje ne smejo šteti za nove potniške ladje, bi bilo treba pojasniti, da se zahteve glede sprememb uporabljajo za vse ladje, ne le za obstoječe potniške ladje.
- (7) Za povečanje preglednosti ter olajšanje obveščanja o izjemah, enakovrednih nadomestitvah in dodatnih varnostnih ukrepih s strani držav članic bi morala Komisija v ta namen vzpostaviti in vzdrževati podatkovno zbirko. Vključevati bi morala priglašene ukrepe v obliki osnutka in v njihovi sprejeti obliki.
- (8) Ob upoštevanju sprememb, uvedenih s Pogodbo o delovanju Evropske unije, bi bilo treba ustrezno posodobiti na Komisijo prenesena pooblastila za izvajanje Direktive 2009/45/ES. Izvedbene akte bi bilo treba sprejeti v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta<sup>19</sup>.
- (9) Za upoštevanje razvoja na mednarodni ravni in izkušenj ter za povečanje preglednosti bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastila za sprejemanje aktov v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije v zvezi z izključitvijo sprememb mednarodnih instrumentov iz področja uporabe te direktive, če bi bilo to potrebno, posodobitvijo tehničnih zahtev in določitvijo pogojev uporabe podatkovne zbirke Komisije za objavo uradnih obvestil držav članic o izjemah in zahtevkih za odstopanje

---

<sup>18</sup> Direktiva 2002/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. junija 2002 o vzpostavitvi sistema spremljanja in obveščanja za ladijski promet ter o razveljavitvi Direktive Sveta 93/75/EGS (UL L 208, 5.8.2002, str. 10).

<sup>19</sup> Uredba (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije (UL L 55, 28.2.2011, str. 13).

v skladu s sedanjo direktivo. Zlasti je pomembno, da Komisija med pripravljalnimi delom opravi ustrezna posvetovanja, tudi na strokovni ravni, in da se taka posvetovanja izvedejo v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu o boljši pripravi zakonodaje z dne 13. aprila 2016. Zlasti morata zaradi zagotovitve enake udeležbe v pripravi delegiranih aktov Evropski parlament in Svet vse dokumente prejeti istočasno kot strokovnjaki držav članic, njihovi strokovnjaki pa morajo imeti sistematično zagotovljen dostop do srečanj strokovnih skupin Komisije, ki obravnavajo pripravo delegiranih aktov.

- (10) Za vzpostavitev enakih konkurenčnih pogojev za potniške ladje, ki plujejo iz pristanišč Unije in vanje, ne glede na naravo potovanja, ki jih opravljajo, bi bilo treba ukrepanje Unije za pospešitev tekočega dela v okviru IMO za revizijo pravil Konvencije SOLAS uskladiti s Pogodbo o delovanju Evropske unije.
- (11) Komisija bi morala ob upoštevanju celotnega cikla spremljanja obiskov Evropske agencije za varnost v pomorskem prometu najpozneje [sedem let od datuma iz drugega pododstavka člena 2(1)] oceniti izvajanje Direktive 2009/45/ES ter o tem poročati Evropskemu parlamentu in Svetu. Države članice bi morale sodelovati s Komisijo pri zbiranju informacij, potrebnih za to ocenjevanje.
- (12) Direktivo 2009/45/ES bi bilo zato treba ustrezno spremeniti –

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

*Člen 1*  
**Spremembe Direktive 2009/45/ES**

Direktiva 2009/45/ES se spremeni:

- (1) člen 2 se spremeni:
  - (a) točka (a) se nadomesti z naslednjim:
    - „(a) ‚Mednarodne konvencije‘ pomeni naslednji konvenciji skupaj z njunimi spremembami, tj. njunima najnovejšima različicama:
      - (i) Mednarodno konvencijo o varstvu človeškega življenja na morju (Konvencija SOLAS iz leta 1974); in
      - (ii) Mednarodno konvencijo o tovornih črtah iz leta 1966, skupaj s protokoli;“;
  - (b) točka (b) se nadomesti z naslednjim:
    - „(b) ‚Kodeks o neokrnjeni stabilnosti‘ pomeni Kodeks o neokrnjeni stabilnosti za vse vrste ladij, zajetih v predpisih IMO, ki ga vsebuje Resolucija Skupščine IMO A.749(18) z dne 4. novembra 1993, ali ‚Mednarodni kodeks o neokrnjeni stabilnosti iz leta 2008‘, ki ga vsebuje Resolucija IMO MSC.267(85) z dne 4. decembra 2008, v najnovejši različici;“;
  - (c) točka (g)(ii) se nadomesti z naslednjim:
    - „(ii) je njihova največja hitrost, kot je opredeljena v pravilu 1.4.30 Kodeksa o visokohitrostnih plovilih iz leta 1994 in pravilu 1.4.38 Kodeksa o visokohitrostnih plovilih iz leta 2000, manjša od 20 vozlov;“;
  - (d) točka (m) se nadomesti z naslednjim:

- „(m) ‚višina premca‘ pomeni višino ladijskega premca, opredeljeno v pravilu 39 Mednarodne konvencije o tovornih črtah iz leta 1966;“;
- (e) točka (r) se nadomesti z naslednjim:
- „(r) ‚pristaniško območje‘ pomeni območje, ki ni morsko območje, navedeno v skladu s členom 4(2), kot so ga opredelile države članice, in sega do najbolj oddaljenih stalnih pristaniških objektov, ki tvorijo sestavni del pristaniškega sistema, ali do meja, opredeljenih z naravnimi geografskimi značilnostmi, ki ščitijo estuarij ali podobno zavetje;“;
- (f) točka (s) se črta;
- (g) točka (u) se nadomesti z naslednjim:
- „(u) ‚država pristanišča‘ pomeni državo članico, v katere pristanišča ali iz pristanišč, ladja ali plovilo, ki pluje pod zastavo, ki ni zastava zadevne države članice, opravlja notranja potovanja;“;
- (h) točka (v) se nadomesti z naslednjim:
- „(v) ‚priznana organizacija‘ pomeni organizacijo, priznano v skladu z Uredbo (ES) št. 391/2009 Evropskega parlamenta in Sveta\*;

---

\* Uredba (ES) št. 391/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o skupnih pravilih in standardih za organizacije za tehnični nadzor in pregled ladij (UL L 131, 28.5.2009, str. 11).“;

- (i) točka (y) se nadomesti z naslednjim:
- „(y) ‚osebe z zmanjšano mobilnostjo‘ pomeni vse osebe, ki imajo posebne težave pri uporabi javnega prevoza, vključno s starejšimi osebami, invalidi, osebami s prizadetimi čutili in uporabniki invalidskih vozičkov, nosečnicami in osebami, ki spremljajo majhne otroke;“;
- (j) dodajo se naslednje točke:
- „(z) ‚jadrnica‘ pomeni ladjo, ki jo poganjajo predvsem jadra, četudi je opremljena z mehničnim pogonom za pomožno uporabo in uporabo v sili;
- (za) ‚enakovredni material‘ pomeni aluminijevo zlitino ali kateri koli drug negorljiv material, ki zaradi svoje izolacije ohranja lastnosti strukture in celovitosti, enakovredne jeklu, ob koncu ustrezne izpostavljenosti standardnemu preskusu požarne varnosti;
- (zb) ‚standardni preskus požarne varnosti‘ pomeni preskus, pri katerem so vzorci ustreznih pregrad ali krovov v preskusni peči izpostavljeni temperaturam, ki približno ustrezajo standardni krivulji temperature in časa v skladu s preskusno metodo, določeno v Mednarodnem kodeksu za uporabo postopkov požarnega preskusa, iz leta 2010, ki ga vsebuje Resolucija IMO MSC.307(88) z dne 3. decembra 2010 v najnovejši različici.
- (zc) ‚tradicionalna ladja‘ pomeni katero koli vrsto zgodovinske potniške ladje, zasnovane pred letom 1965, in njihove kopije, izdelane predvsem iz prvotnih materialov, vključno s tistimi, ki so namenjene spodbujanju in pospeševanju tradicionalnih spretnosti in mornarskih veščin, ki skupaj

tvorijo žive kulturne spomenike, s katerimi se upravlja v skladu s tradicionalnimi načeli pomorstva in tehnike;

- (zd) ‚jahta/plovilo za prosti čas‘ pomeni plovilo, ki ne prevažata tovora in na katerem je največ 12 potnikov ter se ne ukvarja z gospodarsko dejavnostjo, ne glede na pogon;
- (ze) ‚pomožno plovilo‘ pomeni čoln na ladji, ki se uporablja za prevažanje več kot 12 potnikov z mirujoče potniške ladje na obalo in nazaj;
- (zf) ‚popravila, predelave in spremembe večjega pomena‘ pomeni karkoli od naslednjega:
  - vsako spremembo, ki znatno spremeni dimenzije ladje, npr. podaljšava z dodatkom novega srednjega dela;
  - vsako spremembo, ki znatno spremeni potniške zmogljivosti ladje, npr. krov ladje, namenjen za skladiščenje vozil, spremenjen v potniške bivalne prostore;
  - vsako spremembo, ki znatno podaljša življenjsko dobo ladje, npr. obnovitev prostorov za namestitev potnikov na enem celotnem krovu;
  - vsako spremembo katere koli vrste ladje v potniško ladjo.“;

(2) člen 3 se nadomesti z naslednjim:

*„Člen 3*  
**Področje uporabe**

1. Ta direktiva se uporablja za naslednje potniške ladje in plovila, ne glede na njihovo zastavo, ko opravljajo notranja potovanja:

- (a) nove in obstoječe potniške ladje z dolžino 24 metrov ali več;
- (b) visokohitrostna potniška plovila.

Vsaka država članica kot država pristanišča zagotavlja, da potniške ladje in visokohitrostna potniška plovila, ki plujejo pod zastavo države, ki ni država članica, v celoti izpolnjujejo zahteve te direktive, preden lahko opravljajo notranja potovanja v navedeni državi članici.

2. Ta direktiva se ne uporablja za:

- (a) ladje, ki so:
  - (i) vojaške ladje in ladje za prevoz čet;
  - (ii) jadrnice in ladje, ki jih ne poganjajo mehanična sredstva;
  - (iii) plovila, zgrajena iz materialov, ki niso jeklo ali enakovredni material, in niso zajeta v standardih o visokohitrostnih plovilih (resolucija MSC 36(63) ali MSC.97(73)) ali o dinamično podprtih plovilih (resolucija A.373 (X));
  - (iv) lesene ladje enostavne gradnje;
  - (v) tradicionalne ladje;
  - (vi) jahte za prosti čas;

- (vii) ladje, ki delujejo izključno v pristaniških območjih;
- (viii) ladje iz pravila 1.2.3 poglavja I Varnostnega kodeksa za ladje za posebne namene, Resolucija IMO MSC.266(84) z dne 13. maja 2008, v najnovejši različici; ali
- (ix) pomožna plovila;
- (b) visokohitrostna plovila, ki so:
  - (i) vojaška plovila in plovila za prevoz čet;
  - (ii) plovila za prosti čas,
  - (iii) plovila, ki plujejo izključno v pristaniških območjih; ali
  - (iv) plovila iz pravila 1.2.3 poglavja I Varnostnega kodeksa za ladje za posebne namene, Resolucija IMO MSC.266(84) z dne 13. maja 2008, v najnovejši različici.“;
- (3) člen 4 se spremeni:
  - (a) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

„1. Potniške ladje so razdeljene v naslednje razrede glede na morska območja, v katerih plujejo:

„Razred A“	pomeni potniško ladjo, ki opravlja notranja potovanja, ki niso potovanja, zajeta v razredih B, C in D.
„Razred B“	pomeni potniško ladjo, ki opravlja notranja potovanja na poti, ki ni nikoli več kot 20 milj od linije obale v skladu s srednjo višino plime.
„Razred C“	pomeni potniško ladjo, ki opravlja notranja potovanja v morskih območjih, kjer je verjetnost, da v obdobju celoletne plovbe ali v posebej omejenem obdobju leta za plovbo izključno v tem obdobju (npr. plovba v poletnem obdobju) značilna višina valov preseže 2,5 m, manjša od 10 %, na poti, ki ni nikoli več kot 5 milj od obale v skladu s srednjo višino plime.
„Razred D“	pomeni potniško ladjo, ki opravlja notranja potovanja v morskih območjih, kjer je verjetnost, da v obdobju celoletne plovbe ali v posebej omejenem obdobju leta za plovbo izključno v tem obdobju (npr. plovba v poletnem obdobju) značilna višina valov preseže 1,5 m, manjša od 10 %, na poti, ki ni nikoli več kot 3 milje od obale v skladu s srednjo višino plime.

”;

- (b) v odstavku 2 se točka (a) nadomesti z naslednjim:
  - „(a) sestavi in po potrebi posodablja seznam morskih območij v njeni pristojnosti, s katerim razmeji notranjo mejo morskega območja, v

katerem lahko plujejo ladje razreda D, cone za celoletno plovbo in po potrebi omejeno redno plovbo razredov ladij, pri čemer uporabi merila za razrede iz odstavka 1;“;

(4) člen 5 se spremeni:

(a) v odstavku 2 se drugi pododstavek nadomesti z naslednjim:

„Vsaka država članica kot država pristanišča priznava spričevalo o varnosti visokohitrostnega plovila in dovoljenje za upravljanje, ki ga je izdala druga država članica za visokohitrostna potniška plovila, ko opravljajo notranja potovanja, ali spričevalo o varnosti potniške ladje iz člena 13, ki ga je izdala druga država članica za potniške ladje, ki opravljajo notranja potovanja.“;

(b) odstavka 3 in 4 se nadomestita z naslednjim:

„3. Država pristanišča lahko pregleda potniško ladjo ali visokohitrostno potniško plovilo, ko opravlja notranja potovanja, in revidira njuno dokumentacijo v skladu z določbami Direktive 2009/16/ES Evropskega parlamenta in Sveta\*.

4. Za pomorsko opremo, ki izpolnjuje zahteve, določene v skladu z Direktivo 2014/90/EU Evropskega parlamenta in Sveta\*\*, se šteje, da izpolnjuje zahteve, določene v skladu s to direktivo.

---

\*Direktiva 2009/16/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o pomorski inšpekciji države pristanišča (UL L 131, 28.5.2009, str. 57).

\*\*Direktiva 2014/90/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. julija 2014 o pomorski opremi in razveljavitvi Direktive Sveta 96/98/ES (UL L 257, 28.8.2014, str. 146).“;

(5) člen 6 se spremeni:

(a) odstavek 1 se spremeni:

(i) točka (a) se nadomesti z naslednjim:

„(a) konstrukcija in vzdrževanje trupa, glavnih in pomožnih strojev, električnih in avtomatskih naprav ustreza standardom, ki so določeni za klasifikacijo po pravilih priznane organizacije ali enakovrednih pravilih, ki jih uporablja uprava v skladu s členom 11(2) Direktive 2009/15/ES Evropskega parlamenta in Sveta\*.

---

\* Direktiva 2009/15/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o skupnih pravilih in standardih za organizacije, pooblaščenec za tehnični nadzor in pregled ladij, ter za ustrezne ukrepe pomorskih uprav (UL L 131, 28.5.2009, str. 47).“;

(ii) točka (c) se črta;

(b) v točki (b) odstavka 2 se točka (ii) črta;

(c) odstavek 3 se spremeni:

(i) točki (c) in (d) se nadomestita z naslednjim:



„(c) obstoječe potniške ladje razredov C in D morajo biti v skladu s posebnimi ustreznimi zahtevami te direktive ter, v zvezi z zadevami, ki niso vključene v takšne zahteve, s pravili uprave države zastave; taka pravila morajo predvidevati enakovredno raven varnosti kot tista v poglavjih II-1 in II-2 Priloge I, hkrati pa upoštevati posebne krajevne pogoje opravljanja prevozov, povezane z morskimi območji, v katerih lahko plujejo ladje takšnih razredov;

preden lahko obstoječe potniške ladje razredov C in D opravljajo linijska notranja potovanja v državi pristanišča, uprava države zastave pridobi soglasje države pristanišča o takšnih pravilih;

(d) kadar država članica meni, da so pravila, ki jih zahteva uprava države pristanišča v skladu s točko (c) tega odstavka, nesprejemljiva, o tem nemudoma obvesti Komisijo. Komisija z izvedbenim aktom odloči, ali so pravila uprave države pristanišča razumna. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 11(2).“;

(ii) točki (e) in (f) se črtata.

(d) odstavek 4 se spremeni:

(i) v točki (a) se tretja alinea nadomesti z naslednjim:

„— je popolnoma v skladu z zahtevami Kodeksa o varnosti dinamično podprtih plovil (Kodeks DSC) iz Resolucije skupščine IMO A.373(10), v najnovejši različici;“;

(ii) točka (c) se nadomesti z naslednjim:

„(c) gradnja in vzdrževanje visokohitrostnega potniškega plovila in njegove opreme je v skladu s pravili za klasifikacijo visokohitrostnega potniškega plovila priznane organizacije ali enakovrednimi pravili, ki jih uporablja uprava v skladu s členom 11(2) Direktive 2009/15/ES.“;

(e) dodata se odstavka 5 in 6:

„5. Popravila, predelave in spremembe večjega pomena novih in obstoječih ladij in s tem povezana oprema so v skladu z zahtevami za nove ladje, kot so predpisane v točki (a) odstavka 2; predelave ladje, ki so namenjene zgolj doseganju daljše dobe uporabe, se ne štejejo za spremembe večjega pomena.

6. Ladje, zgrajene iz enakovrednega materiala, ki so bile izdelane pred začetkom veljavnosti te direktive, izpolnjujejo zahteve še [pet let po datumu iz drugega pododstavka člena 2(1)].“;

(6) v členu 7 se odstavek 2 črta;

(7) člen 8 se spremeni:

(a) v odstavku 3 se drugi pododstavek črta;

(b) odstavek 4 se črta;

(8) člen 9 se spremeni:

- (a) odstavek 2 se nadomesti z naslednjim:

„2. Država članica lahko po postopku iz odstavka 4 sprejme ukrepe, ki dovoljujejo enakovredne nadomestitve nekaterih posebnih zahtev te direktive, če so take enakovredne nadomestitve vsaj tako učinkovite kot take zahteve.“;

- (b) odstavek 4 se nadomesti z naslednjim:

„4. Država članica, ki uporabi določbe odstavka 1, 2 ali 3, ukrepa po postopku iz drugega do petega pododstavka tega odstavka.

Država članica uradno obvesti Komisijo o ukrepih, ki jih namerava sprejeti, vključno s tistimi podrobnostmi, ki so potrebne za potrditev primernega vzdrževanja ravni varnosti.

Če Komisija v šestih mesecih od uradnega obvestila z izvedbenim aktom odloči, da predlagani ukrepi niso upravičeni, se od navedene države članice zahteva, da spremeni predlagane ukrepe ali jih ne sprejme. Zadevni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 11(2).

Sprejeti ukrepi so določeni v ustrezni nacionalni zakonodaji ter sporočeni Komisiji in drugim državam članicam.

Uradno obveščanje o ukrepih iz drugega in četrtega pododstavka se izvaja prek podatkovne zbirke, ki jo v ta namen vzpostavi in vzdržuje Komisija. Komisija je v skladu s členom 10a pooblaščen za sprejemanje delegiranih aktov v zvezi s pogoji dostopa do podatkovne zbirke.“;

- (c) v odstavku 5 se točka (c) nadomesti z naslednjim:

„(c) Komisija z izvedbenim aktom odloči, ali je odločba države članice, s katero se plovba s tako ladjo ali plovilom prekine ali naloži dodatne ukrepe, upravičena iz razlogov velike nevarnosti za varnost življenja, premoženja ali okolja, in če prekinitev ali ukrepi niso upravičeni, se od zadevne države članice zahteva umik prekinitve ali ukrepov. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 11(2).“;

- (9) člen 10 se spremeni:

- (a) v odstavku 1 se točka (d) nadomesti z naslednjim:

„(d) izrecni sklici na ‚Mednarodne konvencije‘ in resolucije IMO iz točk (g), (m) in (q) člena 2, točke (a) člena 3(2), točke (b) člena 6(1) in točke (b) člena 6(2).“;

- (b) odstavek 3 in 4 se nadomestita z naslednjim:

„3. Komisija je v skladu s členom 10a pooblaščen za sprejemanje delegiranih aktov, da se sprejmejo spremembe iz odstavkov 1 in 2 tega člena.

4. Komisija je v skladu s členom 10a pooblaščen za sprejemanje delegiranih aktov za spreminjanje te direktive, da bi iz njenega področja uporabe izključila kakršne koli spremembe mednarodnih instrumentov iz člena 2 samo, če na podlagi ocene Komisije obstaja očitno tveganje, da bo mednarodna sprememba znižala standard pomorske varnosti, preprečevanja onesnaževanja z ladij ali varstva pogojev za življenje in delo na ladjah, določen z zakonodajo Unije, ali da ne bo skladna z zakonodajo Unije.“;

- (10) vstavi se naslednji člen 10a:

*„Člen 10a*  
**Izvajanje pooblastila**

1. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz členov 9(4), 10(3) in 10(4) je preneseno na Komisijo pod pogoji, določenimi v tem členu.
2. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz členov 9(4), 10(3) in 10(4) se prenese na Komisijo za nedoločen čas od [datum začetka veljavnosti].
3. Prenos pooblastila iz členov 9(4), 10(3) in 10(4) lahko kadar koli prekliče Evropski parlament ali Svet. S sklepom o preklicu preneha veljati prenos pooblastila, naveden v tem sklepu. Sklep začne veljati dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije* ali na poznejši dan, ki je določen v navedenem sklepu. Sklep ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov.
4. Pred sprejetjem delegiranega akta se Komisija posvetuje s strokovnjaki, ki jih imenuje vsaka država članica v skladu z načeli iz Medinstitucionalnega sporazuma o boljši pripravi zakonodaje z dne 13. aprila 2016.
5. Komisija takoj po sprejetju delegiranega akta o njem sočasno uradno obvesti Evropski parlament in Svet.
6. Delegirani akt, sprejet na podlagi člena 9(4), 10(3) ali 10(4), začne veljati le, če mu niti Evropski parlament niti Svet ne nasprotuje v roku dveh mesecev od uradnega obvestila Evropskemu parlamentu in Svetu o tem aktu ali če pred iztekom tega roka tako Evropski parlament kot Svet obvestita Komisijo, da mu ne bosta nasprotovala. Ta rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za dva meseca.
7. Delegirani akt, ki iz področja uporabe Direktive izključuje kakršno koli spremembo mednarodnih instrumentov v skladu s členom 10(4), se sprejme najpozneje tri mesece pred iztekom roka, ki je mednarodno določen za tihi pristaneček na zadevno spremembo, ali predvidenim datumom začetka veljavnosti navedene spremembe. V obdobju pred začetkom veljavnosti takega delegiranega akta se države članice vzdržijo pobud za vključitev spremembe v nacionalno zakonodajo ali uporabo spremembe v zadevnem mednarodnem instrumentu.“;

- (11) člen 11 se spremeni:

- (a) odstavek 2 se nadomesti z naslednjim:

„2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporabi člen 5 Uredbe (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta\*.

---

\* Uredba (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije (UL L 55, 28.2.2011, str. 13).“;

- (b) odstavek 3 se črta;

- (12) člen 12 se spremeni:

- (a) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

„1. Vsako potniško ladjo pregleda uprava države zastave, kot je določeno v točkah (a), (b) in (c):

(a) začetni pregled pred predajo ladje v uporabo;

(b) redni pregled enkrat na 12 mesecev; in

(c) dodatni pregledi po potrebi.“;

(b) odstavek 2 se črta;

(13) člen 13 se spremeni:

(a) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

„1. Vse nove in obstoječe potniške ladje, ki izpolnjujejo zahteve te direktive, so opremljene s spričevalom o varnosti potniške ladje v skladu s to direktivo. Spričevalo je v obliki, določeni v Prilogi II. To spričevalo izda uprava države zastave po opravljenem začetnem pregledu, kot je opisan v točki (a) člena 12(1).“;

(b) v odstavku 3 se tretji pododstavek nadomesti z naslednjim:

„Pred izdajo dovoljenja za upravljanje visokohitrostnega potniškega plovila, ki opravlja notranja potovanja v državi pristanišča, se uprava države zastave dogovori z državo pristanišča o morebitnih operativnih pogojih, povezanih z opravljanjem plovbe s plovilom v navedeni državi. Uprava države zastave kakršne koli take pogoje navede na dovoljenju za upravljanje.“;

(c) odstavek 4 se nadomesti z naslednjim:

„4. Dodatni varnostni ukrepi, enakovredna nadomestila in izjeme, odobrene za ladjo ali plovilo po in v skladu z določbami člena 9(1), 9(2) in 9(3), se navedejo na spričevalu ladje ali polovila.“;

(14) člen 14 se nadomesti z naslednjim:

#### *„Člen 14*

#### **Pravila Konvencije SOLAS iz leta 1974**

1. Kar zadeva potniške ladje, ki opravljajo mednarodna potovanja, Unija pošlje IMO predloge za pospešitev tekočega dela v IMO, da bi revidirala pravila Konvencije SOLAS iz leta 1974 v njihovi najnovejši različici, ki vsebujejo zadeve, prepuščene presoji uprave, da vzpostavi harmonizirane razlage za ta pravila in da sprejme spremembe k slednjim.

2. Predlogi iz odstavka 1 se IMO predložijo na podlagi harmoniziranih pravil, določenih v Prilogi I.“;

(15) vstavi se naslednji člen 16a:

#### *„Člen 16a*

#### **Pregled**

Komisija oceni izvajanje te direktive ter predloži rezultate ocenjevanja Evropskemu parlamentu in Svetu najpozneje [sedem let po datumu iz drugega pododstavka člena 2(1)].“;

(16) Priloga I se spremeni:

- (a) v odstavku 13.1 dela A poglavja II-2 se šesti stavek nadomesti z naslednjim:  
„Če ladja opravlja notranja potovanja v drugi državi članici, je priložen prevod v uradni jezik navedene države pristanišča, če ta jezik ni angleščina ali francoščina.“;
- (b) v prvem odstavku opombe 1 k preglednici v odstavku 2 Poglavja III se uvodni stavek nadomesti z naslednjim:  
„Reševalna plovila so lahko rešilni čolni ali rešilni splavi ali kombinacija obojih, ki izpolnjujejo določbe pravila III/2.2. Uprava države zastave ladje lahko ob upoštevanju priporočil iz IMO MSC/Okr. 1046 sprejme naslednje, če tega ne zavrne država članica pristanišča in kadar je to utemeljeno z zaščitenim značajem potovanj in/ali ugodnimi podnebnimi pogoji na območju plovbe:“.

#### *Člen 2*

#### **Prenos**

1. Države članice sprejmejo in objavijo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo, najpozneje do [12 mesecev po začetku veljavnosti]. Komisiji takoj sporočijo besedilo navedenih predpisov.  
Navedene predpise uporabljajo od [12 mesecev po začetku veljavnosti].  
Države članice se v sprejetih predpisih sklicujejo na to direktivo ali pa sklic nanjo navedejo ob njihovi uradni objavi. Način sklicevanja določijo države članice.
2. Države članice Komisiji sporočijo besedilo temeljnih predpisov nacionalne zakonodaje, sprejetih na področju, ki ga ureja ta direktiva.

#### *Člen 3*

#### **Začetek veljavnosti**

Ta direktiva začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

#### *Člen 4*

#### **Naslovniki**

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V Bruslju,

*Za Evropski parlament*  
*Predsednik*

*Za Svet*  
*Predsednik*