



EVROPSKA  
KOMISIJA

Bruselj, 6.6.2016  
COM(2016) 371 final

2016/0172 (COD)

Predlog

## **DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA**

**o sistemu inšpekcijskih pregledov za varno izvajanje linijskih prevozov z ro-ro trajekti  
in visokohitrostnimi potniškimi plovili ter spremembi Direktive 2009/16/ES Evropskega  
parlamenta in Sveta o pomorski inšpekciji države pristanišča ter razveljavitvi  
Direktive Sveta 1999/35/ES**

{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 njihovo 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 Sveta 1999/35/ES<sup>2</sup> določa več vrst inšpekcijskih pregledov, ki se nanašajo zlasti na varnostne značilnosti ro-ro trajektov in visokohitrostnih plovil. Nanašajo se zlasti na posebna tveganja, povezana z nedeljenimi krovi za vozila, ki negativno vplivajo na stabilnost in požarno varnost, zelo intenzivno dejavnost, tveganja za premik tovora, vprašanja glede neprepustnosti za vodo, dvižne rampe in obrabo.

Ne glede na dejstvo, da je za ta plovila še vedno potreben poseben sistem inšpekcijskih pregledov, zahteve te direktive ne ustrezajo več dejanskemu stanju. Danes je stanje precej drugačno kot pred skoraj 20 leti, ko je bila sprejeta Direktiva 1999/35/ES. Takrat je imela EU 15 držav članic in veliko ladij ro-pax in visokohitrostnih plovil je redno opravljalo prevoze med EU in tretjimi državami. Poleg tega se je od takrat okrepil sistem pomorske inšpekcije države pristanišča, zlasti po začetku veljavnosti Direktive 2009/16/ES Evropskega parlamenta in Sveta<sup>3</sup>, ki je vzpostavila sistem inšpekcijskih pregledov, ki temelji na tveganju, vključno najmanjšega števila inšpekcijskih pregledov na ladjah z večjim tveganjem, ki jih morajo opravljati države članice.

Danes velika večina držav članic združuje ali nadomešča nekatere preglede, ki se zahtevajo v skladu z Direktivo 1999/35/ES, s pregledi države zastave ali pomorskimi inšpekcijami države pristanišča. Zaradi te prakse sta izvajanje in uveljavljanje te direktive težavna ob upoštevanju različnega obsega teh inšpekcij in regulativnih prekrivanj. Pravni okvir zlasti omogoča, da se pomorska inšpekcija države pristanišča nadomesti s pregledom iz Direktive 1999/35/ES. Vendar glede na to, da pregled iz Direktive 1999/35/ES ne vključuje vseh elementov, zajetih v pomorski inšpekciji države pristanišča, to prekrivanje dejansko ustvarja regulativno vrzel.

Zato se predlaga, da se obstoječe zahteve za preglede ro-ro trajektov in visokohitrostnih plovil posodobijo, pojasnijo in poenostavijo ob ohranitvi enake ravni varnosti in ključnih mehanizmov izvajanja. To je popolnoma v skladu s programom Komisije REFIT ter je namenjeno nadaljnji racionalizaciji inšpekcijskih pregledov nacionalnih uprav in podaljšanju časa, v katerem se lahko ladja izkorišča v komercialne namene.

---

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

<sup>2</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>3</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).

V tem smislu predlog zaradi zagotovitve jasnosti in usklajenosti razveljavlja veljavno direktivo in jo nadomešča z novo direktivo. Vključuje tudi dodatne spremembe Direktive 2009/16/ES.

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

Predlog je v celoti skladen s predlogi za poenostavitev za spremembo Direktive 2009/45/ES Evropskega parlamenta in Sveta<sup>4</sup> ter Direktive Sveta 98/41/ES<sup>5</sup>. Zagotavlja skladnost z Direktivo 2009/16/ES z vključitvijo dodatnih sprememb za njeno spremembo. Te dodatne spremembe so strogo omejene na tisto, kar je potrebno za zagotovitev skladnosti s tem predlogom, in nikakor ne vplivajo na prihodnje ocenjevanje Direktive 2009/16/ES. 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**

Na zahtevo držav članic<sup>8</sup> je bila zakonodaja EU o varnosti potniških ladij večinoma oblikovana na podlagi mednarodnih zahtev in kot odziv na nekatere večje nesreče (npr. nesreči ladij Herald of Free Enterprise in Estonia). Večina držav članic nastopa v vlogi držav zastave in držav pristanišča.

Čeprav so bila na ravni EU sprejeta skupna pravila za potniške ladje, vključno z ro-ro trajekti in visokohitrostnimi plovili, ki opravljajo notranja potovanja, to ne velja za mednarodna potovanja, za katera se uporabljajo mednarodne konvencije. Mednarodne konvencije omogočajo precejšnja odstopanja in različne razlage varnostnih standardov. Potniki, ki potujejo v EU, imajo pravico pričakovati enako raven varnosti, ne glede na vrsto ladje ali storitve, ki jo uporabljajo.

---

<sup>4</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>5</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>6</sup> Bela knjiga „Načrt za enotni 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).

<sup>8</sup> Resolucija Sveta z dne 22. decembra 1994 o varnosti ro-ro potniških trajektov (94/C 379/05), UL C 379 z dne 31.12.1994, str. 8.

Ker na mednarodni ravni ni izvršilnega mehanizma, je ureditev pregledov na ravni EU, ki se uporabljajo za potniške ladje, ki opravljajo notranjo in mednarodno plovbo, še vedno potrebna za ohranjanje visokega standarda varovanja življenja na potniških ladjah in za izločitev ladij, ki standardov ne izpolnjujejo. Zagotavlja tudi enake konkurenčne pogoje v vodah EU za vse operaterje ne glede na njihovo državljanstvo ali zastavo, pod katero plujejo njihove ladje in plovila, ter brez razlikovanja med mednarodnimi in notranjimi potovanji. Zato usklajenih pogojev za plovbo ro-ro trajektov in visokohitrostnih plovil v pristanišča EU ali iz njih in skupne ravni varnosti ne bilo mogoče doseči z enostranskim ukrepanjem na ravni držav članic.

## **2.3 Sorazmernost**

Ob upoštevanju najnovejšega tehnološkega in pravnega razvoja se predlog za pojasnitev obstoječih zahtev, odpravo prekrivanj in zastarelih pojmov šteje za edino sorazmerno in skladno možnost. Zagotavlja, da sedanja visoka raven varnosti ni ogrožena, ter omogoča boljše izkoriščanje virov, boljšo ciljno usmerjenost in jasnejše varnostne zahteve.

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 izvajanje pravil, vendar vsaki državi članici prepušča izbiro glede uporabe praktičnih in tehničnih postopkov. Pri tem posameznim državam članicam prepušča odgovornost, da izberejo izvedbena orodja, ki najbolj ustrezajo njihovemu notranjemu sistemu. Direktiva tudi v največji možni meri zagotavlja doseganje cilja tega predloga glede poenostavitve.

## **2.4 Izbira instrumenta**

Ugotovljeno je bilo, da je za zagotovitev jasne in skladne priprave pravnih aktov najustreznejša rešitev predlog nove direktive, ki bi nadomestila obstoječo. Druga možnost, tj. predlaganje niza sprememb veljavne direktive, je bila zavrnjena na podlagi velikega števila in vrste potrebnih 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 poenostavitve, pojasnitev in razveljavitev nekaterih nejasnih, zastarelih ali prekrivajočih se zahtev:

- (a) preprečevanje prekrivanj med posebnimi pregledi iz Direktive 1999/35/ES ter razširjenimi inšpekcijskimi pregledi, določenimi v členu 14 Direktive 2009/16/ES in Uredbi Komisije (EU) št. 428/2010;
- (b) preprečevanje prekrivanj med posebnimi pregledi iz Direktive 1999/35/ES ter letnimi pregledi države zastave, določenimi v Direktivi 2009/21/ES (v zvezi z mednarodnimi potovanji) in Direktivi 2009/45/ES (v zvezi z notranjimi potovanji);

- (c) izločitev odvečnega pojma države gostiteljice, opredeljenega v Direktivi 1999/35/ES (ob ohranitvi možnosti skupnih inšpekcijskih pregledov) in nadomestitev izraza „pregled“ z „inšpekcijski pregled“;
- (d) pojasnitev, da naj bi se letna inšpekcijska pregleda ladij ro-pax iz Direktive 1999/35/ES izvajala redno, vsakih šest mesecev.

### **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>9</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, medtem ko je združenje potnikov pozvalo k povečanju ravni varnosti in opozorilo na njeno zniževanje. Predlog zato zagotavlja ohranitev obstoječe ravni varnosti in, v obsegu, ki ga omogoča okvir poenostavitve, njeno povečevanje (npr. s pojasnitvijo, da bi se morala letna inšpekcijska pregleda iz veljavne direktive izvajati redno na vsakih šest mesecev).

### **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>10</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 (EMSA) 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

<sup>9</sup> [http://ec.europa.eu/smart-regulation/roadmaps/index\\_sl.htm](http://ec.europa.eu/smart-regulation/roadmaps/index_sl.htm).

<sup>10</sup> SWD(2015) 197.

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 namen predlaganih rešitev 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**

Glavni cilj tega predloga je zagotoviti, da veljavna zakonodaja ustreza svojemu namenu. Možnosti za njeno poenostavitev vključujejo predvsem nemerljive učinke, kot so pravna jasnost, varnost in enostavnost. Glavni količinsko opredeljeni element se nanaša na odpravo prekrivanj in neskladnosti med posebnimi pregledi iz veljavne direktive, razširjenimi pomorskimi inšpekcijami države pristanišča in letnimi pregledi države zastave. Predvidena poenostavitev bo ne le zapolnila ugotovljeno regulativno vrzel, temveč naj bi po pričakovanjih tudi nadalje racionalizirala inšpekcijske preglede nacionalnih uprav in podaljšala čas, v katerem se lahko ladja izkorišča v komercialne namene.

Največje možne koristi združitve so bile ocenjene na približno 900 000 EUR (tj. zmanjšanje števila samostojnih pregledov iz Direktive za približno 670 na leto za celotno EU, če bi bilo število ladij v uporabi enako sedanjemu), pri čemer je bil del teh koristi že uresničen v praksi z združitvijo različnih vrst pregledov. Poleg teh finančnih ocen obstaja veliko breme za vse deležnike, povezano z zapletenostjo teh sistemov inšpekcijskih pregledov, prekrivajočimi se zahtevami v različnih zakonodajnih aktih, izraženimi na različne načine, itd. Zaradi tega je izvajanje, spremljanje in uveljavljanje nepotrebno obremenjujoče za vse vključene strani.

### **3.6 Temeljne pravice**

Predlog nima posledic za varstvo temeljnih pravic.

## **4. PRORAČUNSKE 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 zbirale s pomočjo EMSA, inšpekcijske zbirke podatkov (THETIS) 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 trajal 5 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**

### **Področje uporabe in opredelitev pojmov**

Člen 1 opredeljuje področje uporabe Direktive, pri čemer izključuje plovila, ki so predmet pomorskih inšpekcij države pristanišča, ki se izvajajo v skladu z Direktivo 2009/16/ES. Zato je področje uporabe omejeno na ladje, ki opravljajo linijske prevoze z ro-ro trajekti in visokohitrostnimi potniškimi plovili med pristanišči v državi članici ali med pristaniščem države članice in pristaniščem v tretji državi, kjer je zastava plovila enaka kot v zadevni državi članici.

Člen 2 odpravlja nekatere odvečne opredelitve in sklice, kot so „potnik“, „država gostiteljica“, „mednarodna plovba“ in „spričevalo o oprostitvi“. Prav tako črta sklice na preiskovanje pomorskih nezgod, ki je zdaj zajeto v Direktivi 2009/18/ES Evropskega parlamenta in Sveta<sup>11</sup>. Opredelitve številnih drugih pojmov so posodobljene zaradi upoštevanja sprememb v zakonodaji EU ali na mednarodni ravni (IMO) in za zagotovitev, da so opredelitve skladne z opredelitvami iz Direktive 2009/16/ES.

### **Inšpekcijski pregledi pred začetkom opravljanja linijskih prevozov**

Člena 3 in 4 določata sistem inšpekcijskih pregledov ladij (in ne družb) pred začetkom opravljanja linijskih prevozov. Na plovilu je treba opraviti inšpekcijski pregled v skladu s Prilogo II in preveriti številne vidike upravljanja varnosti, določene v Prilogi I. Člen 4 navaja primere, v katerih je bilo plovilo nedavno pregledano ali preneseno z ene na drugo storitev s podobnimi značilnostmi. Namesto izraza „pregledi“ se v celotnem besedilu uporablja izraz „inšpekcijski pregledi“, saj bolj natančno izraža vrsto zakonsko urejene dejavnosti.

### **Redni inšpekcijski pregledi, poročila o inšpekcijskih pregledih, prepovedi izplutja, pritožba in stroški**

Člen 5 določa, da se ladje, ki spadajo na področje uporabe Direktive, pregledajo dvakrat letno z določenim časovnim zamikom med pregledi in da bi moral biti eden od teh pregledov pregled med linijskim prevozom. Določa tudi, da lahko država članica, če želi, združi inšpekcijski pregled s pregledom države zastave, ki bi ga bilo treba za plovilo izvesti enkrat letno. S tem bi se moralo zmanjšati breme za upravo in upravljavca ladje.

V členih 6, 7, 8, 9, 10 in 11 so vse določbe v zvezi s poročili o inšpekcijskih pregledih, prepovedmi izplutja, pritožbami, stroški, inšpekcijsko zbirko podatkov in kaznimi usklajene z določbami iz Direktive 2009/16/ES. Čeprav Direktiva 2009/16/ES ne določa prepovedi izplutja, je podlaga za to ukrep za pridržanje v okviru pomorske inšpekcije države pristanišča.

### **Postopek spreminjanja**

Člena 12 in 13 sta usklajena z določbami Pogodbe o delovanju Evropske unije, kar zadeva izvajanje pooblastil Komisije v zvezi z delegiranimi akti.

### **Sprememba Direktive 2009/16/ES**

Člen 14 predvideva dodatno spremembo Direktive 2009/16/ES za zagotovitev, da se ohranita sedanja vsebina in pogostost inšpekcijskih pregledov ro-ro trajektov in visokohitrostnih potniških plovil.

---

<sup>11</sup> Direktiva 2009/18/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o določitvi temeljnih načel za preiskovanje nesreč v sektorju pomorskega prometa (UL L 131, 28.5.2009, str. 114).

**Razveljavitev**

Člen 15 določa, da se Direktiva 1999/35/ES razveljavi, in se nanaša na ustrezno korelacijsko tabelo v Prilogi IV.

**Določbe o vrednotenju**

Člen 16 vsebuje določbe o vrednotenju.



Predlog

**DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA**

**o sistemu inšpekcijskih pregledov za varno izvajanje linijskih prevozov z ro-ro trajekti in visokohitrostnimi potniškimi plovili ter spremembi Direktive 2009/16/ES Evropskega parlamenta in Sveta o pomorski inšpekciji države pristanišča ter razveljavitvi Direktive Sveta 1999/35/ES**

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>12</sup>,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij<sup>13</sup>,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Zakonodaja Unije, ki se nanaša na sistem obveznih pregledov za varno izvajanje linijskih prevozov z ro-ro trajekti in visokohitrostnimi potniškimi plovili, sega v leto 1999. Treba bi bilo upoštevati napredek, dosežen pri izvajanju sistema pomorske inšpekcije države pristanišča, vzpostavljenega z Direktivo 2009/16/ES Evropskega parlamenta in Sveta<sup>14</sup>, pa tudi izkušnje, pridobljene med izvajanjem Pariškega memoranduma o soglasju glede nadzora, ki ga opravlja inšpekcija za varnost plovbe, podpisanega v Parizu 26. januarja 1982.
- (2) Preverjanje ustreznosti v okviru programa ustreznosti predpisov (REFIT)<sup>15</sup> je pokazalo, da je pravni okvir Unije za varnost potniških ladij zagotovil skupno raven varnosti za potniške ladje v Uniji. Pokazalo je tudi, da zato, ker se je zakonodaja Unije na področju varnosti potnikov sčasoma razvila kot odziv na različne zahteve in okoliščine, obstaja določena stopnja prekrivanja in podvajanja, ki jo je mogoče in bi jo bilo treba racionalizirati in poenostaviti, da bi se zmanjšalo upravno breme za lastnike ladij in da bi se racionalizirala prizadevanja pomorskih uprav držav članic.
- (3) Večina držav članic že združuje obvezne preglede za varno izvajanje linijskih prevozov z ro-ro trajekti z drugimi vrstami pregledov in inšpekcijskih pregledov, kjer je to mogoče, in sicer s pregledi države zastave in pomorskimi inšpekcijami države pristanišča. Zato bi bilo treba za nadaljnje zmanjšanje inšpekcijskih pregledov in podaljšanje časa, v katerem se lahko ladja izkorišča v komercialne namene, plovila, ki so predmet pomorskih inšpekcij države pristanišča prenesti v Direktivo 2009/16/ES, področje uporabe te direktive pa bi moralo biti omejeno na ladje, ki izvajajo linijske

---

<sup>12</sup> UL C , , str. .

<sup>13</sup> UL C , , str. .

<sup>14</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>15</sup> COM(2015) 508.

prevoze z ro-ro trajekti in visokohitrostnimi potniškimi plovili med pristanišči v državi članici ali med pristaniščem v državi članici in pristaniščem v tretji državi, kjer je zastava plovila enaka kot v zadevni državi članici.

- (4) Pojem „država gostiteljica“ je bil uveden z Direktivo Sveta 1999/35/ES<sup>16</sup>, da bi se olajšalo sodelovanje s tretjimi državami pred širitvijo Unije leta 2004. Ugotovljeno je bilo, da ta pojem ni več relevanten in bi ga bilo treba zato odpraviti.
- (5) Direktiva 1999/35/ES je določala, da mora država gostiteljica vsakih 12 mesecev izvesti poseben pregled in pregled med linijskim prevozom. Čeprav je bil cilj te zahteve zagotoviti, da se ta dva pregleda izvajata v določenem razmiku, je preverjanje ustreznosti v okviru REFIT pokazalo, da ni vedno tako. Za odpravo dvoumnosti navedene zahteve in za zagotovitev skupne ravni varnosti bi bilo treba pojasniti, da bi se morala letna inšpekcijska pregleda izvajati redno, približno na vsakih šest mesecev.
- (6) Direktiva 1999/35/ES se je nanašala na „preglede“ in ne na „inšpekcijske preglede“. Izraz pregled se uporablja v mednarodnih konvencijah za navajanje obveznosti držav zastave, da spremljajo skladnost ladij z mednarodnimi standardi ter izdajo ali podaljšajo spričevala, kjer je to ustrezno. Vendar sistema posebnih inšpekcijskih pregledov za ro-ro trajekte in visokohitrostna plovila, ki opravljajo linijske prevoze, ni mogoče šteti za pregled in ustrezni obrazci o inšpekcijskem pregledu se ne štejejo in jih ni mogoče šteti za spričevala o sposobnosti ladje za plovbo. Zato bi bilo treba izraz „pregled“ nadomestiti z izrazom „inšpekcijski pregled“, če se nanaša na posebne preglede ro-pax ladij, kot so določeni v Direktivi 1999/35/ES.
- (7) Da bi se upoštevalo razvoj na mednarodni ravni in izkušnje 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, in posodobitvijo tehničnih zahtev. Zlasti je pomembno, da Komisija med pripravljanim 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 pri 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.
- (8) Direktivo 2009/16/ES bi bilo treba spremeniti za zagotovitev, da se ohranita vsebina in pogostost inšpekcijskih pregledov ro-ro trajektov in visokohitrostnih potniških plovil. Posebne določbe za inšpekcijske preglede ter preverjanja ro-ro trajektov in visokohitrostnih potniških plovil, ki opravljajo linijske prevoze in jih zadeva pomorska inšpekcija države pristanišča, bi bilo treba zato prenesti v Direktivo 2009/16/ES.
- (9) 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 17(1)] oceniti izvajanje te direktive ter o tem poročati Evropskemu parlamentu in Svetu. Države članice bi morale sodelovati s Komisijo pri zbiranju informacij, potrebnih za to ocenjevanje.
- (10) Za povečanje pravne jasnosti in skladnosti ter ob upoštevanju števila zadevnih sprememb bi bilo treba Direktivo 1999/35/ES razveljaviti, Direktivo 2009/16/ES pa bi bilo treba ustrezno spremeniti –

---

<sup>16</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).

## SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

### Člen 1

#### Področje uporabe

1. Ta direktiva se uporablja za ro-ro trajekte in visokohitrostna potniška plovila, ki opravljajo linijske prevoze med pristaniščem države članice in pristaniščem tretje države, pri čemer je zastava plovila enaka zastavi zadevne države članice, ali notranja potovanja na linijskih prevozih v morskih območjih, v katerih lahko plujejo ladje razreda A v skladu s členom 4 Direktive 2009/45/ES Evropskega parlamenta in Sveta<sup>17</sup>.
2. Države članice lahko uporabljajo to direktivo za ro-ro trajekte in visokohitrostna potniška plovila, ki opravljajo linijske prevoze na notranjih potovanjih v morskih območjih, v katerih lahko plujejo ladje razredov, ki niso navedeni v odstavku 1.

### Člen 2

#### Opredelitev pojmov

V tej direktivi se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

- (1) „ro-ro trajekt“ pomeni potniško plovilo z možnostjo neposrednega vkrcanja in izkrcanja cestnih in železniških vozil ter prevoza več kot 12 potnikov;
- (2) „visokohitrostno potniško plovilo“ pomeni visokohitrostno plovilo, kot je opredeljeno v pravilu X/1 Konvencije SOLAS iz leta 1974, v najnovejši različici, ki prevaža več kot 12 potnikov;
- (3) „Konvencija SOLAS iz leta 1974“ pomeni Mednarodno konvencijo o varstvu človeškega življenja na morju, skupaj s protokoli in spremembami Konvencije, v najnovejši različici;
- (4) „Kodeks o visokohitrostnih plovilih“ pomeni „Mednarodni kodeks o varnosti visokohitrostnih plovil“ iz Resolucije MSC 36(63) Odbora za pomorsko varnost IMO z dne 20. maja 1994 ali „Mednarodni kodeks o varnosti visokohitrostnih plovil iz leta 2000“ (Kodeks HSC 2000) iz Resolucije MSC.97(73) Odbora za pomorsko varnost IMO iz decembra 2000, v najnovejši različici;
- (5) „linijski prevoz“ pomeni zaporedje plovb ro-ro trajektov ali visokohitrostnih potniških plovil med dvema ali več istimi pristanišči ali zaporedje potovanj iz istega pristanišča ali vanj brez vmesnih postankov bodisi:
  - (a) po objavljenem voznem redu; ali
  - (b) tako redno ali pogosto, da tvorijo prepoznavno sistematično zaporedje;
- (6) „morsko območje“ pomeni morsko območje, vključeno na seznam, vzpostavljen v skladu s členom 4(2) Direktive 2009/45/ES;
- (7) „spričevala“ pomenijo:
  - (a) za ro-ro trajekte in visokohitrostna potniška plovila na mednarodnih potovanjih, varnostna spričevala, izdana na podlagi Konvencije SOLAS iz leta 1974 oziroma na podlagi Kodeksa o visokohitrostnih plovilih, skupaj z ustreznimi priloženimi listinami o opremi;

<sup>17</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).

- (b) za ro-ro trajekte in visokohitrostna potniška plovila na notranjih potovanjih, varnostna spričevala, izdana v skladu z Direktivo 2009/45/ES, skupaj z ustreznimi listinami o opremi;
- (8) „uprava države zastave“ pomeni pristojne organe države, pod katere zastavo so ro-ro trajekti ali visokohitrostna potniška plovila upravičena pluti;
- (9) „notranje potovanje“ pomeni potovanje v morskih območjih iz pristanišča v državi članici v isto ali drugo pristanišče v isti državi članici;
- (10) „priznana organizacija“ pomeni organizacijo, priznano v skladu z Uredbo (ES) št. 391/2009 Evropskega parlamenta in Sveta<sup>18</sup>;
- (11) „družba“ pomeni lastnika ro-ro trajekta ali visokohitrostnega potniškega plovila ali katero koli drugo organizacijo ali osebo, kot je upravljavec ali zakupnik, ki je od lastnika prevzela odgovornost za plovbo ro-ro trajekta ali visokohitrostnega potniškega plovila in ki je ob prevzemu te odgovornosti privolila v prevzem vseh dolžnosti in odgovornosti, določenih v Mednarodnem kodeksu o varnem upravljanju ladij („Kodeks ISM“).
- (12) „inšpektor“ pomeni zaposlenega v javnem sektorju ali drugo osebo, ki jo je pristojni organ države članice pooblastil za opravljanje inšpekcijskih pregledov, določenih v tej direktivi, in ki je odgovorna temu pristojnemu organu ter izpolnjuje merila iz Priloge XI Direktive 2009/16/ES.

### Člen 3

#### **Inšpekcijski pregledi pred začetkom opravljanja linijskih prevozov**

1. Pred začetkom opravljanja linijskih prevozov z ro-ro trajektom ali visokohitrostnim potniškim plovilom, zajetih v tej direktivi, države članice opravijo pregled pred začetkom opravljanja linijskih prevozov, ki vključuje:
  - (a) preverjanje skladnosti z zahtevami iz Priloge I;
  - (b) pregled v skladu s Prilogo II, da se prepričajo, ali ro-ro trajekt ali visokohitrostno plovilo izpolnjuje potrebne zahteve za varno opravljanje linijskih prevozov.
2. Pregled pred začetkom opravljanja linijskih prevozov se lahko opusti, če je bil na plovilu v preteklih šestih mesecih opravljen letni pregled države zastave ali če je država članica opravila inšpekcijski pregled, pri čemer so bili upoštevani ustrezni postopki in smernice za preglede, kot so določeni v konsolidirani Resoluciji IMO A 1053(27) (smernice za nadzor v okviru usklajenega sistema za nadzor in izdajo spričeval (HSSC), 2011) ali postopkov, zasnovanih za doseganje istega cilja.
3. Pregled pred začetkom opravljanja linijskih prevozov opravi inšpektor. Pregled države zastave ali inšpekcijski pregled države članice iz odstavka 2 opravi inšpektor ali priznana organizacija, ki jo država zastave pooblasti za opravljanje pregledov ali inšpekcijskih pregledov za zagotovitev, da se upoštevajo vse zahteve te direktive.
4. Družbe na zahtevo države članice vnaprej dokažejo izpolnjevanje zahtev Priloge I, vendar ne prej kot en mesec pred inšpekcijskim pregledom pred začetkom opravljanja linijskih prevozov.

<sup>18</sup> 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. 47).

#### *Člen 4*

### **Izjeme od obveznosti inšpekcijskega pregleda pred začetkom opravljanja linijskih prevozov**

1. Če bosta ro-ro trajekt ali visokohitrostno potniško plovilo opravljala druge linijske prevoze, država članica upošteva inšpekcijske preglede in preglede, ki so bili pred tem opravljeni na zadevnem ro-ro trajektu ali visokohitrostnem potniškem plovilu za opravljanje prejšnjih linijskih prevozov, urejenih s to direktivo. Če je država članica zadovoljna s takimi preteklimi inšpekcijskimi pregledi in pregledi ter so ti pregledi relevantni za nove delovne pogoje, inšpekcijskih pregledov in pregledov iz člena 3(1) ni treba uporabiti pred začetkom opravljanja novih linijskih prevozov z ro-ro trajektom ali visokohitrostnim potniškim plovilom.
2. Države članice lahko na zahtevo družbe vnaprej potrdijo strinjanje glede relevantnosti prejšnjih inšpekcijskih pregledov in pregledov za nove delovne uporabe.
3. Kadar je zaradi nepredvidenih okoliščin potrebna takojšnja zamenjava ro-ro trajekta ali visokohitrostnega potniškega plovila, da se zagotovi nadaljevanje opravljanja prevozov, in se odstavek 1 ne uporablja, lahko država članica dovoli začetek delovanja trajekta ali plovila, če:
  - (a) vizualni pregled in pregled listin ne kažeta, da ro-ro trajekt ali visokohitrostno potniško plovilo ne izpolnjuje potrebnih zahtev za varno delovanje, in
  - (b) država članica opravi inšpekcijski pregled pred začetkom opravljanja linijskih prevozov iz člena 3(1) v enem mesecu.

#### *Člen 5*

### **Redni inšpekcijski pregledi**

1. Države članice vsakih 12 mesecev opravijo:
  - (a) inšpekcijski pregled v skladu s Prilogo II in
  - (b) inšpekcijski pregled med linijskim prevozom, ne prej kot pet mesecev, vendar najpozneje sedem mesecev po inšpekcijskem pregledu. Ta inšpekcijski pregled zajema postavke iz Priloge III in dovolj postavk iz Prilog I in II za zagotovitev, da ro-ro trajekt ali visokohitrostno potniško plovilo še vedno izpolnjuje vse potrebne zahteve za varno delovanje.

Inšpekcijski pregled pred začetkom opravljanja linijskih prevozov v skladu s členom 3 se šteje za inšpekcijski pregled za namene tega člena.

2. Pregled iz odstavka 1 se lahko po presoji države članice opravi hkrati ali v povezavi z letnim pregledom države zastave ali inšpekcijskim pregledom, pri čemer se upoštevajo ustrezni postopki in smernice za preglede, kot so določeni v konsolidirani Resoluciji IMO A 1053(27) (smernice za nadzor v okviru usklajenega sistema za nadzor in izdajo spričeval (HSSC), 2011), ali postopki, zasnovani za doseganje istega cilja.
3. Države članice opravijo inšpekcijski pregled v skladu s Prilogo II po vsakem večjem popravilu, predelavi ali spremembi ro-ro trajekta ali visokohitrostnega potniškega plovila oziroma kadar se zamenja vodstvo ali razred. Pri zamenjavi vodstva ali razreda pa lahko država članica po upoštevanju prej opravljenih inšpekcijskih pregledov za ro-ro trajekt ali visokohitrostno potniško plovilo in če takšna zamenjava

ne vpliva na varno delovanje trajekta ali plovila, oprosti trajekt ali plovilo inšpekcijskega pregleda, ki ga zahteva ta odstavek.

#### *Člen 6*

##### **Uradno obveščanje in poročilo o inšpekcijskem pregledu**

1. Po končanem inšpekcijskem pregledu, opravljenem v skladu s to direktivo, inšpektor pripravi poročilo v skladu s Prilogo IX Direktive 2009/16/ES.
2. Informacije iz tega poročila se sporočijo v inšpekcijsko zbirko podatkov iz člena 10. Kopija poročila o inšpekcijskem pregledu se predloži tudi poveljniku.

#### *Člen 7*

##### **Odprava pomanjkljivosti, prepoved izplutja in opustitev inšpekcijskega pregleda**

1. Države članice zagotovijo, da se z inšpekcijskim pregledom potrjene ali razkrite morebitne pomanjkljivosti odpravijo v skladu s to direktivo.
2. V primeru pomanjkljivosti, ki očitno ogrožajo varnost ali zdravje ali ki pomenijo neposredno nevarnost za življenje, ro-ro trajekt ali visokohitrostno potniško plovilo, njegovo posadko in potnike, država članica za ro-ro trajekt ali visokohitrostno potniško plovilo odredi prepoved izplutja. Kopija odločitve o prepovedi izplutja se predloži poveljniku.
3. Prepoved izplutja se prekliche, ko je grožnja odpravljena ali ko država članica ugotovi, odvisno od vseh potrebnih pogojev, da ladja lahko nadaljuje plovbo ali spet začne pluti, ne da bi bila ogrožena varnost in zdravje potnikov, posadke, ro-ro trajekta, visokohitrostnega potniškega plovila ali drugih ladij.
4. Če take pomanjkljivosti ni mogoče takoj odpraviti v pristanišču, v katerem je bila pomanjkljivost potrjena ali odkrita, lahko država članica dovoli ladji nadaljevanje plovbe do primerne remontne ladjedelnice, ki je najbližje pristanišču, v katerem je bila ladja zadržana, in v kateri se lahko pomanjkljivost hitro odpravi.
5. V izrednih okoliščinah, ko je splošno stanje ro-ro trajekta ali visokohitrostnega potniškega plovila očitno podstandardno, lahko država članica začasno prekine inšpekcijski pregled zadevnega trajekta ali plovila, dokler družba ne sprejme potrebnih ukrepov za zagotovitev, da ro-ro trajekt ali visokohitrostno potniško plovilo očitno ne ogroža več varnosti ali zdravja ali pomeni neposredne nevarnosti za življenje posadke in potnikov ali da izpolnjuje ustrezne zahteve veljavnih mednarodnih konvencij.
6. Če država članica začasno prekine inšpekcijski pregled v skladu z odstavkom 5, za ro-ro trajekt ali visokohitrostno potniško plovilo samodejno velja prepoved izplutja. Odločitev o prepovedi izplutja se razveljavi, če se inšpekcijski pregled nadaljuje in uspešno zaključi ter če so izpolnjeni pogoji iz odstavka 3 tega člena in člena 9(2).
7. Zaradi zmanjšanja prezasedenosti pristanišča lahko država članica ro-ro trajektu ali visokohitrostnemu potniškemu plovilu, za katerega velja odločitev o prepovedi izplutja, dovoli premik v drug del pristanišča, če je tak premik varen. Vendar se prezasedenost pristanišča ne upošteva kot razlog za odločitev o prepovedi izplutja ali preklic prepovedi izplutja. Pristaniški organi ali telesa olajšajo namestitve takih ladij.

## *Člen 8*

### **Pravica do pritožbe**

1. Družba ima pravico do pritožbe zoper odločitev države članice o prepovedi izplutja. Pritožba ne zadrži izvršitve prepovedi izplutja, razen če se v skladu z nacionalno zakonodajo odobrijo začasni ukrepi. Države članice vzpostavijo in ohranijo primerne postopke v ta namen v skladu s svojo nacionalno zakonodajo.
2. Organ države članice obvesti poveljnika ro-ro trajekta ali visokohitrostnega potniškega plovila, za katerega velja odločitev o prepovedi izplutja, o pravici do pritožbe in veljavnih postopkih. Če je na podlagi pritožbe ali zahteve, ki jo vloži družba, odločitev o prepovedi izplutja preklicana ali spremenjena, države članice zagotovijo, da se inšpekcijska zbirka podatkov iz člena 10 takoj ustrezno dopolni.

## *Člen 9*

### **Stroški**

1. Če se z inšpekcijskimi pregledi iz členov 3 in 5 potrdijo ali razkrijejo pomanjkljivosti, zaradi katerih bi bila prepoved izplutja upravičena, vse stroške v zvezi z inšpekcijskimi pregledi krije družba.
2. Odločitev o prepovedi izplutja se ne prekliče, dokler stroški niso v celoti povrnjeni ali ni dano zadostno jamstvo za povračilo stroškov.

## *Člen 10*

### **Inšpekcijska zbirka podatkov**

1. Komisija razvije, vzdržuje in posodablja inšpekcijsko zbirko podatkov, ki bo vsebovala vse informacije, potrebne za izvajanje sistema inšpekcijskih pregledov iz te direktive, ali dodatno izboljša inšpekcijsko zbirko podatkov iz člena 24 Direktive 2009/16/ES.
2. Države članice zagotovijo, da se informacije, povezane z inšpekcijskimi pregledi, opravljenimi v skladu s to direktivo, tudi o pomanjkljivostih in odločitvah o prepovedi izplutja, prenesajo v inšpekcijsko zbirko podatkov takoj, ko je izdelano poročilo o inšpekcijskem pregledu ali razveljavljena odločitev o prepovedi izplutja. V zvezi s podrobnimi podatki se smiselno uporabljajo določbe Priloge XIII k Direktivi 2009/16/ES.
3. Države članice zagotovijo, da se informacije, prenesene v inšpekcijsko zbirko podatkov, v 72 urah potrdijo za namene objave.
4. Komisija zagotovi, da inšpekcijska zbirka podatkov omogoča priklic kakršnih koli ustreznih podatkov v zvezi z izvajanjem te direktive na podlagi inšpekcijskih podatkov, ki jih zagotovijo države članice.
5. Države članice imajo dostop do vseh informacij, shranjenih v inšpekcijski zbirki podatkov, ki so relevantne za izvajanje sistema inšpekcijskih pregledov iz te direktive in Direktive 2009/16/ES.

## *Člen 11*

### **Kazni**

Države članice določijo sistem kazni za kršitve nacionalnih predpisov, sprejetih na podlagi te direktive, in sprejmejo vse potrebne ukrepe za zagotovitev uporabe teh kazni. Kazni, ki jih določijo, so učinkovite, sorazmerne in odvračilne.

## *Člen 12*

### **Postopek spreminjanja**

1. Komisija je v skladu s členom 13 pooblaščen za sprejemanje delegiranih aktov za spreminjanje priloga, da bi se upošteval razvoj na mednarodni ravni, zlasti v okviru IMO, in da bi se izboljšale tehnične specifikacije priloga glede na pridobljene izkušnje.
2. Komisija je v skladu s členom 13 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 ladjami ali varstva pogojev za življenje in delo na ladjah, določen z zakonodajo Unije, ali da ne bo skladna z zakonodajo Unije.

## *Člen 13*

### **Izvajanje pooblastila**

1. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz člena 12 je preneseno na Komisijo pod pogoji, določenimi v tem členu.
2. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz člena 12 se na Komisijo prenese za nedoločen čas od [datum začetka veljavnosti].
3. Prenos pooblastila iz člena 12 lahko Evropski parlament ali Svet kadar koli prekliče. S sklepom o preklicu preneha veljati prenos pooblastila iz navedenega sklepa. 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 v skladu s členom 12, začne veljati le, če niti Evropski parlament niti Svet ne nasprotuje delegiranemu aktu v roku dveh mesecev od uradnega obvestila Evropskemu parlamentu in Svetu o tem aktu, ali če sta pred iztekom tega roka tako Evropski parlament kot Svet obvestila 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 12(3), se sprejme najpozneje tri mesece pred iztekom roka, ki je mednarodno določen za tihi pristonek 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.

## *Člen 14*

### **Spremembe Direktive 2009/16/ES**

Direktiva 2009/16/ES se spremeni:



- (1) v členu 2 se vstavijo točke 25 do 28:
- „25. „ro-ro trajekt“ pomeni potniško plovilo z možnostjo neposrednega vkrcanja in izkrcanja cestnih in železniških vozil ter prevoza več kot 12 potnikov;
  - 26. „visokohitrostno potniško plovilo“ pomeni visokohitrostno plovilo, kot je opredeljeno v pravilu 1 poglavja X Konvencije SOLAS iz leta 1974, v najnovejši različici, ki prevaža več kot 12 potnikov;
  - 27. „linijski prevoz“ pomeni zaporedje plovb ro-ro trajektov ali visokohitrostnih potniških plovil med dvema ali več istimi pristanišči ali zaporedje potovanj iz istega pristanišča ali vanj brez vmesnih postankov bodisi:
    - (i) po objavljenem voznem redu; ali
    - (ii) tako redno ali pogosto, da tvorijo prepoznavno sistematično zaporedje;
  - 28. „inšpekcijski pregled pred začetkom opravljanja linijskega prevoza“ pomeni inšpekcijski pregled na ro-ro trajektu ali visokohitrostnem potniškem plovilu, ki spada na področje uporabe te direktive, pred začetkom opravljanja linijskega prevoza, da se preveri, ali so izpolnjene zahteve, določene v členu 3 ter prilogah I in II k Direktivi [XXXX].“;
- (2) v členu 3(1) se doda naslednjih pododstavek:
- „Ta direktiva se uporablja tudi za inšpekcijske preglede ro-ro trajektov in visokohitrostnih potniških plovil, ki se opravijo zunaj pristanišča ali stran od sidrišča med linijskim prevozom v skladu s členom 14a.“;
- (3) vstavi se naslednji člen 14a:

*„Člen 14a*

**Inšpekcijski pregledi ro-ro trajektov in visokohitrostnih potniških plovil, ki opravljajo linijske prevoze**

1. Države članice pred začetkom izvajanja linijskih prevozov z ro-ro trajektom ali visokohitrostnim potniškim plovilom, zajetih v tej direktivi, opravijo inšpekcijski pregled pred začetkom opravljanja linijskih prevozov v skladu s členom 3 Direktive [XXXX], da se prepričajo, da ro-ro trajekt ali visokohitrostno potniško plovilo izpolnjuje potrebne zahteve za varno izvajanje linijskih prevozov, in da preverijo, ali so izpolnjene zahteve iz Priloge I k Direktivi [XXXX].
2. Na ro-ro trajektu in visokohitrostnem potniškem plovilu se vsakih dvanajst mesecev opravita dve pomorski inšpekciji države zastave. Ena od teh inšpekcij je inšpekcijski pregled med linijskim prevozom, ki je, glede na odločitev države članice:
  - (a) razširjeni inšpekcijski pregled; ali
  - (b) inšpekcijski pregled, ki zajema postavke iz Priloge III ter dovolj postavk iz Prilog I in II Direktive [XXXX], da se država članica prepriča, ali trajekt ali plovilo še vedno izpolnjuje vse potrebne zahteve za varno delovanje.
3. Države članice pri načrtovanju inšpekcijskih pregledov ro-ro trajekta ali visokohitrostnega potniškega plovila ustrezno upoštevajo načrt delovanja in vzdrževanja trajekta ali plovila. Država članica lahko privoli v izvedbo inšpekcijskega pregleda ro-ro trajekta ali visokohitrostnega potniškega plovila na zahtevo druge države članice.

4. Če je ro-ro trajekt ali visokohitrostno potniško plovilo predmet inšpekcijskega pregleda, se tak inšpekcijski pregled zabeleži v inšpekcijsko zbirko podatkov kot razširjeni inšpekcijski pregled ter se upošteva za namene členov 10, 11 in 12 in za izračun izpolnjevanja obveznosti posamezne države članice, kolikor obsega vse točke iz Priloge VII k tej direktivi.“;

(4) v členu 15 se odstavek 3 črta;

(5) v členu 16 se odstavek 1 nadomesti z naslednjim:

„1. Država članica zavrne dostop do svojih pristanišč in sidrišč vsaki ladji, ki:

- pluje pod zastavo države, ki je zaradi števila zadržanj uvrščena na črni seznam, sprejet v skladu s Pariškim MOU na podlagi informacij iz inšpekcijske zbirke podatkov in vsako leto objavljen s strani Komisije, in ki je bila zadržana več kot dvakrat v zadnjih 36 mesecih v pristanišču ali na sidrišču države članice ali države pogodbenice Pariškega MOU, ali
- pluje pod zastavo države, ki je zaradi števila zadržanj uvrščena na sivi seznam, sprejet v skladu s Pariškim MOU na podlagi informacij iz inšpekcijske zbirke podatkov in vsako leto objavljen s strani Komisije, in ki je bila zadržana več kot dvakrat v zadnjih 24 mesecih v pristanišču ali na sidrišču države članice ali države pogodbenice Pariškega MOU.

Prvi pododstavek se ne uporablja za okoliščine, opisane v členu 21(6).

Zavrnitev dostopa se izvrši takoj, ko ladja zapusti pristanišče ali sidrišče, v katerem je bila tretjič zadržana in kjer je bila izdana odločitev o zavrnitvi dostopa.“;

(6) v členu 22 se odstavek 2 nadomesti z naslednjim:

„2. Kadar pristojni organ države pristanišča ne more zagotoviti potrebnega poklicnega strokovnega znanja, lahko inšpektorju tega pristojnega organa pomaga katera koli oseba, ki ima potrebno strokovno znanje.

Inšpektorja pristojnega organa države pristanišča lahko med inšpekcijskim pregledom ro-ro trajekta ali visokohitrostnega potniškega plovila spremlja inšpektor države pristanišča druge države članice ali, na zahtevo družbe, predstavnik države zastave plovila.“.

#### *Člen 15* **Razveljavitev**

Direktiva 1999/35/ES se razveljavi.

Sklici na razveljavljeno direktivo se štejejo kot sklici na to direktivo in se berejo v skladu s korelacijsko tabelo v Prilogi IV.

#### *Člen 16* **Pregled**

Komisija oceni izvajanje te direktive ter predloži rezultate ocenjevanja Evropskemu parlamentu in Svetu najpozneje [sedem let po datumu iz drugega pododstavka člena 17(1)].

## *Člen 17*

### **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 18*

### **Začetek veljavnosti**

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

## *Člen 19*

### **Naslovniki**

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V Bruslju,

*Za Evropski parlament*  
*Predsednik*

*Za Svet*  
*Predsednik*