

Bruxelles, 21. veljače 2022.
(OR. en)

6405/22

Međuinstitucijski predmet:
2022/0036(COD)

MAR 28
OMI 18
CODEC 191

PRIJEDLOG

Od:	Glavna tajnica Europske komisije, potpisala direktorica Martine DEPREZ
Datum primitka:	18. veljače 2022.
Za:	Jeppé TRANHOLM-MIKKELSEN, glavni tajnik Vijeća Europske unije
Br. dok. Kom.:	COM(2022) 53 final
Predmet:	Prijedlog DIREKTIVE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA o izmjeni Direktive 2003/25/EZ u pogledu uključivanja poboljšanih zahtjeva koji se odnose na stabilitet i njezina usklađivanja sa zahtjevima stabiliteta koje je definirala Međunarodna pomorska organizacija

Za delegacije se u prilogu nalazi dokument COM(2022) 53 final.

Priloženo: COM(2022) 53 final



EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 18.2.2022.
COM(2022) 53 final

2022/0036 (COD)

Prijedlog

DIREKTIVE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

o izmjeni Direktive 2003/25/EZ u pogledu uključivanja poboljšanih zahtjeva koji se odnose na stabilitet i njezina usklađivanja sa zahtjevima stabiliteta koje je definirala Međunarodna pomorska organizacija

(Tekst značajan za EGP)

{SWD(2022) 29 final}

OBRAZLOŽENJE

1. KONTEKST PRIJEDLOGA

• Razlozi i ciljevi prijedloga

Ovaj se prijedlog odnosi na izmjenu Direktive 2003/25/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 14. travnja 2003. o posebnim zahtjevima stabiliteta za ro-ro putničke brodove¹.

U okviru Komisijina Programa za primjerenost i učinkovitost propisa (REFIT) i Agende za bolju regulativu te kao neposredan nastavak provjere primjerenosti zakonodavstva EU-a o sigurnosti putničkih brodova² Komisija je 2017. predstavila tri prijedloga o izmjeni tog zakonodavstva. Europski parlament i Vijeće 15. studenoga 2017. donijeli su Direktivu 2017/2108³, Direktivu 2017/2109⁴ i Direktivu 2017/2110⁵.

Direktiva 2003/25/EZ o posebnim zahtjevima stabiliteta za ro-ro putničke brodove također je bila dio te provjere prikladnosti. Međutim, Komisija nije podnijela prijedlog za njezinu izmjenu jer su se u to vrijeme u okviru Međunarodne pomorske organizacije (IMO) vodile rasprave o normama stabiliteta za brodove u oštećenom stanju. Nakon donošenja revidiranih međunarodnih pravila⁶ Komisija je spremna predložiti izmjenu zahtjeva EU-a za stabilitet u oštećenom stanju.

Opći je cilj revizije zakonodavstva EU-a o sigurnosti putničkih brodova pojednostavniti i racionalizirati postojeći regulatorni okvir kako bi se: i. zadržala pravila EU-a ako je to potrebno i razmjerno; ii. osiguralo njihovu pravilnu provedbu; i iii. uklonilo moguće preklapanje obveza i nedosljednosti među povezanim zakonodavnim aktima. Najvažniji je cilj osigurati jasan, jednostavan i ažuriran pravni okvir koji je lakše provesti, pratiti i izvršiti čime bi se povećala ukupna razina sigurnosti.

Na brodove u međunarodnoj plovidbi, koja uključuje plovidbe između dviju država članica, primjenjuju se međunarodne konvencije (u nadležnosti IMO-a) i određena pravila EU-a. Najrelevantnija konvencija u pogledu sigurnosti je Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskog života na moru (SOLAS) iz 1974. i njezin Protokol iz 1988. Opći zahtjevi stabiliteta sadržani u Konvenciji SOLAS 90 (kako su definirani u tekstu Direktive sa svim primjenjivim izmjenama) utvrđeni su na determinističkoj osnovi i uključeni su u pravilo II-1/B/8 Konvencije SOLAS. Ovi se zahtjevi primjenjuju u cijeloj Uniji zbog izravne primjene Konvencije SOLAS na međunarodna putovanja i primjene Direktive Europskog parlamenta i

¹ SL L 123, 17.5.2003., str. 22.

² Rezultati toga predstavljeni su Europskom parlamentu i Vijeću 16. listopada 2015. (COM(2015)508).

³ Direktiva (EU) 2017/2108 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. studenoga 2017. o izmjeni Direktive 2009/45/EZ o sigurnosnim pravilima i normama za putničke brodove (SL L 315, 30.11.2017.).

⁴ Direktiva (EU) 2017/2109 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. studenoga 2017. o izmjeni Direktive Vijeća 98/41/EZ o upisu osoba koje putuju putničkim brodovima koji plove prema lukama ili iz luka država članica Zajednice i Direktive 2010/65/EU Europskog parlamenta i Vijeća o službenom postupku prijave za brodove koji dolaze u luke i/ili odlaze iz luka država članica (SL L 315, 30.11.2017., str. 52.).

⁵ Direktiva (EU) 2017/2110 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. studenoga 2017. o sustavu inspeksijskih pregleda radi sigurnog obavljanja plovidbe na redovnoj liniji ro-ro putničkih brodova i brzih putničkih plovila i izmjeni Direktive 2009/16/EZ te o stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 1999/35/EZ (SL L 315, 30.11.2017., str. 61.).

⁶ Pravila sadržana u Međunarodnoj konvenciji o zaštiti ljudskih života na moru – SOLAS'74 kako je izmijenjena (izmjene iz 2020. pod nazivom SOLAS 2020).

Vijeća 2009/45/EZ od 6. svibnja 2009. o sigurnosnim pravilima i normama za putničke brodove (preinaka)⁷ na domaća putovanja.

Osim međunarodnih zahtjeva, posebna pravila EU-a primjenjuju se na putničke brodove, ro-ro putničke brodove i brza plovila. Direktivom 2003/25/EZ utvrđuju se zahtjevi stabiliteta za ro-ro putničke brodove u oštećenom stanju za sve ro-ro putničke brodove koji plove prema luci države članice ili iz nje na redovitoj liniji, bez obzira na njihovu zastavu, kada obavljaju međunarodnu plovidbu. Cilj je Direktive osigurati njihov stabilitet nakon oštećenja, čime se poboljšava sposobnost preživljavanja te vrste plovila u slučaju oštećenja od sudara. Nakon nesreće trajekta *MS Estonia* 28. rujna 1994. osam sjevernoeuropskih zemalja (uključujući sedam država članica) pokrenulo je inicijativu (Sporazum iz Stockholma 28. veljače 1996.) o uvođenju strožih normi stabiliteta za ro-ro putničke brodove u oštećenom stanju, kako bi se uzeo u obzir utjecaj nakupljanja vode na ro-ro palubi i omogućilo preživljavanje broda u težim uvjetima nego što propisuje norma SOLAS 90, sve do 4 m značajne visine vala. Na temelju te inicijative Komisija je predstavila prijedlog Direktive, a Europski parlament i Vijeće naknadno su donijeli Direktivu 2003/25/EZ.

Posebni zahtjevi stabiliteta EU-a dodani su zahtjevima Konvencije SOLAS u pogledu stabiliteta u oštećenom stanju kako bi se uzela u obzir voda na ro-ro palubi kada je brod oštećen, čija količina ovisi o nadvođu u oštećenom stanju i značajnoj visini vala u području plovidbe. Zahtjevi utvrđeni u Direktivi 2003/25/EZ primjenjuju se i na ro-ro putničke brodove koji trguju na domaćem tržištu unutar Europske unije na temelju Direktive 2009/45/EZ. Ovom se Direktivom brodovi i morska područja dijele u četiri kategorije (A, B, C i D) na temelju udaljenosti od obale i kritične visine vala. Na ro-ro putničke brodove klase A, B i C moraju se primjenjivati zahtjevi Direktive 2003/25/EZ.

REFIT zakonodavstva o sigurnosti putničkih brodova rezultirala je preporukom za procjenu mogućnosti usklađivanja regulatornog pristupa EU-a o posebnim zahtjevima stabiliteta za ro-ro putničke brodove s međunarodnim zakonodavstvom, pod uvjetom da se zadrži barem trenutna razina sigurnosti utvrđena Direktivom 2003/25/EZ.

S obzirom na razlike između revidirane Konvencije SOLAS (verzija koja se primjenjuje od 2020.) i posebnih zahtjeva EU-a za stabilitet u oštećenom stanju za ro-ro putničke brodove, potreba za Direktivom 2003/25/EZ i njezina dodana vrijednost procijenjene su na temelju toga osiguravaju li ti zahtjevi Konvencije SOLAS istu razinu sigurnosti.

U skladu sa zaključcima Komisije u okviru REFIT-a i uzimajući u obzir razvoj događaja na međunarodnoj razini, Komisija je dobila zadaću procijeniti mogućnost predlaganja izmjene ili stavljanja izvan snage posebnih zahtjeva EU-a za stabilitet u oštećenom stanju za ro-ro putničke brodove, na temelju međunarodnih normi, ako su za Uniju na zadovoljavajući način nadograđeni (od 2020.). U tu je svrhu provedena stručna studija u kojoj su analizirane različite tehničke i političke opcije, odnosno različite opcije u pogledu potrebnog indeksa potpodjele R, ograničenja visine valova kako su propisana Direktivom 2009/45/EZ u probabilističkom modelu i alternativa za dodatne determinističke zahtjeve. U njoj je također ocijenjeno bi li zahtjevi iz Direktive 2003/25/EZ ostali relevantni sve dok odgovarajuća razina sigurnosti utvrđena na međunarodnoj razini nije dokazano ekvivalentna ili viša.

Osim tehničkih rješenja za izračune stabiliteta za različite vrste brodova, rezultati stručne studije također su doveli do preporuke da se u probabilističkom modelu ne uzmu u obzir ograničenja visine vala. Izračuni uzorka broda nisu pokazali da ograničenja visine valova uzeta u obzir kao normalizirani faktor s ili očekivana kritična visina vala znatno utječu na

⁷ SL L 163, 25.6.2009., str. 1.

ukupnu sposobnost preživljavanja kako je izražena u A-indeksu. Stoga nema koristi od uvođenja zasebnih zahtjeva u pogledu ograničenja radne visine valova za stabilitet u oštećenom stanju u probabilističkom modelu.

Uzimajući u obzir rezultate studije i opći cilj pojednostavnjenja i racionalizacije regulatornog okvira EU-a za sigurnost putničkih brodova, pripremljen je prijedlog izmjene Direktive 2003/25/EZ. Konkretni su ciljevi njezine revizije sljedeći:

- Osigurati, koliko je to izvedivo, dosljednost s nedavno ažuriranim međunarodnim normama stabiliteta u oštećenom stanju dogovorenima u okviru IMO-a za putničke brodove;
- Smanjiti složenost, kao i tehničko i administrativno opterećenje, koje prvenstveno proizlazi iz dvaju različitih režima za procjenu sposobnosti preživljavanja ro-ro putničkih brodova u oštećenom stanju;
- Smanjiti dvosmislenost definicija i zahtjeva, ako je to moguće, s obzirom na izmijenjenu Direktivu 2009/45/EZ; i
- ukloniti zastarjele odredbe o međunarodnim instrumentima koje više nisu relevantne ili na snazi

Radi jasnoće i dosljednosti ovim se prijedlogom ažuriraju i brojne definicije i upućivanja na relevantno zakonodavstvo EU-a i pravila Konvencije SOLAS.

- **Dosljednost s postojećim odredbama politike u tom području**

Prijedlog je u potpunosti u skladu s trima direktivama o izmjeni u pogledu sigurnosti putničkih brodova donesenima u prosincu 2017. – direktive 2017/2108, 2017/2109 i 2017/2110. Njime se osigurava i usklađenost s Direktivom 2009/16/EZ⁸ o nadzoru države luke. Ovaj je prijedlog u potpunosti u skladu s preporukama u pogledu provjere primjerenosti i Bijelom knjigom iz 2011. o budućnosti prijevoza⁹ u kojoj je prepoznata potreba za modernizacijom trenutnog zakonodavnog okvira EU-a o sigurnosti putničkih brodova.

- **Dosljednost u odnosu na druge politike Unije**

Ovaj je prijedlog dio na Komisijina programa REFIT kojim se ostvaruje agenda za bolju regulativu jer se njime osigurava jednostavnost i jasnoća postojećeg zakonodavstva, ne stvara nepotrebno opterećenje i usklađen je s političkim, društvenim i tehnološkim promjenama. Osim toga, njime se ostvaruju ciljevi Strategije pomorskog prometa do 2018. osiguravanjem kvalitetnih usluga trajektnog prijevoza u redovnom putničkom prometu unutar EU-a.

2. PRAVNA OSNOVA, SUPSIDIJARNOST I PROPORCIONALNOST

- **Pravna osnova**

Pravna je osnova Direktive o izmjeni članak 100. stavak 2. UFEU-a kojim se predviđaju mjere za poboljšanje sigurnosti prometa i posebne odredbe za pomorski promet.

⁸ isto

⁹ Bijela knjiga „Plan za jedinstveni europski prometni prostor – ususret konkurentnom prometnom sustavu u kojem se učinkovito gospodari resursima” (COM/2011/0144).

- **Supsidijarnost (za neisključivu nadležnost)**

Na zahtjev Vijeća¹⁰ zakonodavstvo EU-a o sigurnosti putničkih brodova uglavnom se modeliralo i oblikovalo prema međunarodnim zahtjevima i kao odgovor na nekoliko velikih nesreća (npr. nesreće s brodovima *Herald of Free Enterprise* i *MS Estonia*). U usporedbi s međunarodnim normama unesenima u konvencije IMO-a, određeni aspekti postroženi su na razini Unije, kao što je slučaj sa zahtjevima u pogledu stabiliteta u oštećenom stanju za ro-ro brodove navedene u Direktivi 2003/25/EZ.

Većina država članica obuhvaćena je zakonodavstvom o sigurnosti putničkih brodova kao i države luke, a iznimka su četiri zemlje bez izlaza na more.

- **Proporcionalnost**

Prijedlog je pripremljen imajući u vidu najnovija zbivanja na međunarodnoj razini i rezultate tehničke studije Komisije u kojoj se regulatorni okvir iz Direktive 2003/25/EZ usporedio s okvirom iz Konvencije SOLAS 2020., u kojem su utvrđeni i dostavljeni dokazi o mogućim sigurnosnim nedostacima između tih dvaju skupova pravila. Komisija je utvrdila, ocijenila i razmotrila alternativne mjere kojima bi se mogli ukloniti sigurnosni nedostaci (prema povećanoj sigurnosti) uzimajući u obzir ukupnu sposobnost preživljavanja broda.

Prijedlog za izmjenu zahtjeva u pogledu stabiliteta u oštećenom stanju za novoizgrađene i novocertificirane ro-ro putničke brodove, uklanjanje preklapanja i zastarjelih definicija i upućivanja smatra se jedinom proporcionalnom i usklađenom opcijom. Njime se osigurava dosljedna visoka razina sigurnosti.

U skladu s načelom proporcionalnosti direktiva je i dalje najprimjereniji oblik za postizanje utvrđenih ciljeva. Njome se utvrđuju zajednička načela i razine sigurnosti, osigurava se njihova provedba, ali se svakoj državi članici ostavlja mogućnost izbora praktičnih i tehničkih postupaka za njihovu provedbu. Pri tome se svakoj državi članici ostavlja odgovornost za odlučivanje o provedbenim alatima koji najbolje odgovaraju njezinu unutarnjem sustavu. Direktivom se također osigurava da se cilj pojednostavnjenja ovog prijedloga ostvari u najvećoj mogućoj mjeri, iako će ga svaka država članica u konačnici utvrditi tijekom provedbe.

- **Odabir instrumenta**

Kako bi se osigurala jasna i dosljedna izrada propisa, direktiva o izmjeni smatra se najprikladnijim pravnim rješenjem.

3. REZULTATI EX POSTEVALUACIJA, SAVJETOVANJA S DIONICIMA I PROCJENA UČINKA

- **Ex post evaluacije/provjere primjerenosti postojećeg zakonodavstva**

U provjeri primjerenosti pokazalo se da su ključni ciljevi zakonodavstva EU-a o sigurnosti putničkih brodova povezani sa sigurnošću putnika uglavnom ispunjeni i da su i dalje izrazito važni. Pravni okvir EU-a o sigurnosti putničkih brodova doveo je do zajedničke razine sigurnosti putničkih brodova unutar Unije i ravnopravnih uvjeta među brodarima te povećanog prijenosa brodova među državama članicama. Na temelju provjere primjerenosti pokazalo se i da postoji mogućnost daljnjeg povećanja razine sigurnosti te učinkovitosti i

¹⁰ Rezolucija Vijeća od 22. prosinca 1994. o sigurnosti na putničkim trajektima „roll-on/roll-off” (94/C 379/05), (SL C 379, 31.12.1994., str. 8.).

proporcionalnosti nekih regulatornih zahtjeva. Donesene su preporuke za pojednostavnjenje, pojašnjenje i stavljanje izvan snage niza dvosmislenih, zastarjelih ili preklapajućih zahtjeva. S obzirom na zahtjeve u pogledu stabiliteta u oštećenom stanju, u provjeri prikladnosti preporučeno je da se procijeni mogućnost predlaganja izmjene ili ukidanja posebnih zahtjeva EU-a za stabilitet u oštećenom stanju za ro-ro putničke brodove na temelju poboljšanih međunarodnih normi.

- **Savjetovanja s dionicima**

Uzimajući u obzir tehničku prirodu prijedloga, ciljano savjetovanje odabrano je kao najprimjereniji savjetodavni alat. S nacionalnim stručnjacima savjetovalo se u okviru Stručne skupine za sigurnost putničkih brodova. U okviru eksternalizirane tehničke studije organizirane su dvije radionice na kojima su na sudjelovanje bile pozvane sve države članice te industrijska i putnička udruženja.

Rezultati tehničke studije koju je Komisija povjerala vanjskim izvršiteljima za potrebe pripreme ove revizije navedeni su u radnom dokumentu službi Komisije priloženom prijedlogu. Predloženu strukturu zahtjeva u pogledu stabiliteta u oštećenom stanju u skladu s kapacitetom brodova podržala je velika većina nacionalnih stručnjaka. Na temelju pomno preispitanih primjedbi nacionalnih stručnjaka i dionika u prijedlog su uvedene privremene alternative za novoizgrađene brodove certificirane za prijevoz 1 350 osoba ili manje. Upotreba tih dviju mogućnosti ocjenjivala bi se deset godina nakon provedbe izmjene.

Svi komentari i prijedlozi koje su nacionalni stručnjaci i dionici iz industrije predstavili tijekom rasprava na sastancima stručne skupine ocijenjeni su uzimajući u obzir opći cilj da se osigura barem održavanje postojeće razine sigurnosti.

- **Prikupljanje i primjena stručnog znanja**

Ova se revizija, prije svega, oslanja na podatke prikupljene tijekom postupka provjere primjerenosti, kako je izneseno u Radnom dokumentu službi Komisije „Prilagodba kursa: Provjera primjerenosti zakonodavstva EU-a o sigurnosti putničkih brodova”, koji je donesen 16. listopada 2015¹¹.

Osim podataka i savjetovanja provedenog u okviru provjere primjerenosti, za izradu ovog prijedloga pojednostavnjenja bilo je potrebno mišljenje tehničkih i pravnih stručnjaka u pogledu konkretnog teksta tehničkih definicija i jasne izrade propisa. To je stručno znanje prikupljeno unutar Komisije, Europske agencije za pomorsku sigurnost (EMSA) i Stručne skupine za sigurnost putničkih brodova. Rezultati su izneseni u Radnom dokumentu službi Komisije uz ovaj prijedlog.

- **Procjena učinka**

Ovaj je prijedlog neposredni nastavak provjere primjerenosti kojom su detaljno utvrđeni elementi za usklađivanje i pojednostavnjenje te procijenjen potencijal za pojednostavnjenje. Kako je istaknuto u Radnom dokumentu službi, ovaj je prijedlog vrlo tehničke prirode. Prijedlog se temelji na rezultatima tehničke studije provedene u suradnji s visokospecijaliziranim stručnjacima s posebnim znanjem u tom području. Osim toga, ovom se inicijativom predviđa usklađivanje s međunarodnim pravilima koja je utvrdio IMO. U skladu s Komisijinim Smjernicama za bolju regulativu nije provedena potpuna procjena učinka.

¹¹ SWD(2015)197.

Međutim, ovaj je prijedlog popraćen Radnim dokumentom službi Komisije u kojem se podsjeća na preporuke u okviru provjere primjerenosti i objašnjava razlog predloženih rješenja s tehničkog i pravnog stajališta. On uključuje sažetak tehničke studije koju je Komisija provela radi potpore toj inicijativi

- **Primjerenost i pojednostavnjenje propisa**

Glavni je cilj ovog prijedloga smanjiti složenost te tehničko i administrativno opterećenje u vezi sa zahtjevima u pogledu stabiliteta u oštećenom stanju, koji prvenstveno proizlaze iz dvaju različitih režima ocjenjivanja sposobnosti preživljavanja ro-ro putničkih brodova u oštećenom stanju. Prijedlogom se nastoji osigurati, koliko je to izvedivo, i dosljednost s nedavno ažuriranim međunarodnim normama stabiliteta u oštećenom stanju dogovorenima u okviru IMO-a za putničke brodove. Predviđenim usklađivanjem s međunarodnim pravilima i pojednostavnjenjem racionalizirat će se teret izračuna za brodograđevna poduzeća i brodare.

- **Temeljna prava**

Prijedlog ne utječe na zaštitu temeljnih prava.

4. UTJECAJ NA PRORAČUN

Prijedlog ne utječe na proračun Unije.

5. DRUGI ELEMENTI

- **Planovi provedbe i mehanizmi praćenja, evaluacije i izvješćivanja**

U skladu sa Smjernicama za bolju regulativu¹² provedbeni planovi nisu potrebni za direktive s vrlo tehničkim područjem primjene.

Za države članice utvrđeni su odgovarajući mehanizmi praćenja i izvješćivanja s obzirom na činjenicu da su u Nacrtu direktive o izmjeni predložena alternativna tehnička rješenja za određene kategorije brodova. Ključni podaci o novoizgrađenim brodovima i izračuni stabiliteta u oštećenom stanju prikupljat će se i ocjenjivati uz pomoć EMSA-e. Nakon deset godina provedbe revidiranih zahtjeva provest će se evaluacija te će se revidirati Direktiva.

- **Dokumenti s objašnjenjima (za direktive)**

Dokumenti s objašnjenjima nisu potrebni: iako su izmijenjeni zahtjevi sadržani u Direktivi tehničke prirode, nisu složeni za ciljane primatelje.

- **Detaljno obrazloženje posebnih odredaba prijedloga**

Članak 1. Nacrta direktive o izmjeni čini njegov glavni dio i sadržava izmjene brojnih odredaba Direktive 2003/25/EZ.

Svrha, područje primjene i definicije

U točki 1. mijenja se niz postojećih definicija, kao što su „postojeći brod”, „novi brod”, „redoviti linijski prijevoz”, „država luke” i „posebni zahtjevi stabiliteta”.

Značajne visine vala

¹² <https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/better-regulation-guidelines-preparing-proposals-implementation-transposition.pdf>

U točki 2. bolje se definira pojam „značajne visine vala” i ograničava njegova primjena na brodove koji će ispunjavati posebne zahtjeve stabiliteta u oštećenom stanju iz odjeljka A Priloga I. Direktivi 2003/25/EZ.

Morsko područje

Točkom 3. pojednostavnjena je obveza država članica da objavljuju svoje popise morskih područja zajedno sa značajnim vrijednostima visina valova.

Posebni zahtjevi stabiliteta

Točka 4. sadržava revidirane posebne zahtjeve stabiliteta. Ta su pravila podijeljena a) prema datumu kad je kobilica broda položena ili kada su brodovi bili u sličnom stanju izgradnje; i b) ovisno o kapacitetu brodova za prijevoz putnika na brodu. Postojeći i već certificirani brodovi i dalje će primjenjivati postojeće zahtjeve, dok će novoizgrađeni i novocertificirani brodovi koji plove na redovitoj liniji u EU-u morati biti u skladu s ažuriranim međunarodnim pravilima (SOLAS 2020 za brodove s kapacitetom za prijevoz više od 1 350 osoba) u kombinaciji s posebnim zahtjevom EU-a za R-indeks (SOLAS 2020 + SDC3 vrijednost R-indeksa – za brodove s kapacitetom za prijevoz 1 350 ili manje osoba).

U prijelaznom razdoblju od deset godina za brodove koji mogu prevoziti 1 350 ili manje osoba predviđene su dvije alternative za zahtjeve stabiliteta – postojeća pravila iz odjeljka A Priloga I. ili ažurirana pravila iz odjeljka B Priloga I. Nakon razdoblja od deset godina primjena tih dviju mogućnosti bila bi ocijenjena i Direktiva bi se u skladu s time revidirala.

Točkom 5. brišu se suvišne odredbe o „uvođenju posebnih zahtjeva stabiliteta” – postupku koji je uslijedio nakon donošenja Direktive 2003/25/EZ.

Točka 6. sadržava potrebne izmjene odredaba koje se odnose na „Svjedodžbe”. Te promjene proizlaze iz uvođenja novog odjeljka B Priloga I. Direktivi 2003/25/EZ i iz izmjena uvedenih Direktivom (EU) 2017/2110, kojom se odustalo od pojma „država domaćin” i zamijenilo ga pojmom „država luke”.

Točkom 7. mijenjaju se odredbe koje se odnose na „Sezonsku djelatnost i djelatnost u kraćem vremenskom razdoblju”, odražavajući reviziju pojma „država domaćin” u „država luke” te ograničenu primjenu koncepta značajne visine vala na brodove koji ispunjavaju zahtjeve stabiliteta iz odjeljka A Priloga I.

U točki 8. najavljuje se preispitivanje provedbe revidiranih zahtjeva stabiliteta deset godina nakon njihova donošenja.

Točka 9. sadržava nekoliko formalnih revizija trenutačnih zahtjeva stabiliteta koji će se nalaziti u odjeljku A Priloga I.

Točkom 10. uvode se novi posebni zahtjevi u pogledu stabiliteta u odjeljku B Priloga I.

Točkom 11. uvodi se novi Prilog III., u kojem se utvrđuje skup tehničkih podataka koje države članice dostavljaju Komisiji za sve novoizgrađene i novocertificirane ro-ro putničke brodove koji su uvedeni u redovitu plovidbu u Uniji. Ti bi se podaci koristili za potrebe ocjene provedbe izmijenjene Direktive 2003/25/EZ.

Prijedlog

DIREKTIVE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

o izmjeni Direktive 2003/25/EZ u pogledu uključivanja poboljšanih zahtjeva koji se odnose na stabilitet i njezina usklađivanja sa zahtjevima stabiliteta koje je definirala Međunarodna pomorska organizacija

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

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

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

nakon prosljeđivanja nacрта zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora¹³,

uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija¹⁴,

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom,

budući da:

- (1) Direktivom 2003/25/EZ Europskog parlamenta i Vijeća¹⁵ utvrđuje se jednoznačna razina posebnih zahtjeva stabiliteta za ro-ro putničke brodove, kojima se poboljšava sposobnost preživljavanja te vrste plovila u slučaju oštećenja od sudara i osigurava visoka razina sigurnosti za putnike i posadu u kombinaciji sa zahtjevima utvrđenima u Konvenciji SOLAS koja je na snazi na dan donošenja Direktive (SOLAS 90).
- (2) Rezolucijom MSC.421(98) Međunarodna pomorska organizacija („IMO”) 15. lipnja 2017. donijela je revidirane posebne odredbe o normama stabiliteta za putničke brodove u oštećenom stanju, koje se primjenjuju i na ro-ro putničke brodove. Potrebno je uzeti u obzir te promjene na međunarodnoj razini i uskladiti pravila i zahtjeve Unije s onima utvrđenima u Međunarodnoj konvenciji o zaštiti ljudskih života na moru („Konvencija SOLAS”) za ro-ro putničke brodove u međunarodnoj plovidbi.
- (3) Rezolucija IMO-a 14. donesena na Konferenciji SOLAS iz 1995. godine dozvoljava članicama IMO-a zaključivanje regionalnih sporazuma ako smatraju da prevladavajuća stanja mora i drugi lokalni uvjeti zahtijevaju posebne zahtjeve stabiliteta u određenom području. Deterministički zahtjevi stabiliteta za ro-ro putničke brodove iz Priloga I. Direktivi 2003/25/EZ razlikuju se od novih probabilističkih

¹³ SL C , , str. .

¹⁴ SL C , , str. .

¹⁵ Direktiva 2003/25/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 14. travnja 2003. o posebnim zahtjevima stabiliteta za ro-ro putničke brodove (SL L 123, 17.5.2003., str. 22.).

zahtjeva, u skladu s kojima se sigurnost ro-ro putničkog broda mjeri na temelju vjerojatnosti preživljavanja nakon sudara. Međunarodni probabilistički režim utvrđen je u poglavlju II-1 Konvencije SOLAS. Nove zahtjeve trebalo bi uključiti u Direktivu 2003/25.

- (4) Zahtjevi utvrđeni u Direktivi 2009/45/EZ Europskog parlamenta i Vijeća¹⁶ i dalje se primjenjuju na ro-ro putničke brodove. Procjena razine sigurnosti zajamčene zahtjevima Konvencije SOLAS 2020 za različite veličine ro-ro putničkih brodova dovela je do zaključka da primjena zahtjeva stabiliteta u skladu s Konvencijom SOLAS 2020. predstavlja znatno smanjenje rizika za ro-ro putničke brodove certificirane za prijevoz više od 1 350 osoba, u usporedbi sa zahtjevima iz Direktive 2003/25/EZ u kombinaciji s Konvencijom SOLAS kako je izmijenjena relevantnim instrumentima IMO-a primjenjivima u trenutku njezina donošenja („SOLAS 90”).
- (5) Za određene konstrukcije ro-ro putničkih brodova bilo bi teško primijeniti zahtjeve stabiliteta utvrđene u ovoj Direktivi za ro-ro putničke brodove certificirane za prijevoz 1 350 ili manje osoba. Stoga bi gospodarski subjekti koji posjeduju ili upotrebljavaju te brodove na redovitoj liniji u Uniji trebali imati mogućnost primjene zahtjeva stabiliteta koji su se primjenjivali prije stupanja na snagu ove Direktive. Države članice trebale bi obavijestiti Komisiju o korištenju takve mogućnosti zajedno sa skupom podataka koji se odnose na dotične brodove. Deset godina nakon datuma stupanja na snagu ove Direktive Komisija bi trebala procijeniti korištenje te mogućnosti kako bi odlučila o daljnjoj reviziji ove Direktive.
- (6) Za ro-ro putničke brodove koji su certificirani prevoziti 1 350 ili manje osoba fakultativna primjena zahtjeva Konvencije SOLAS 2020. trebala bi biti uvjetovana višom razinom R-indeksa od one definirane u Konvenciji SOLAS 2020. kako bi se postigla odgovarajuća razina sigurnosti.
- (7) Kako bi se osigurala potrebna razina sigurnosti, posebni zahtjevi u pogledu stabiliteta u oštećenom stanju trebali bi se primjenjivati i na postojeće ro-ro putničke brodove koji nikad nisu certificirani u skladu s Direktivom 2003/25/EZ i koji ulaze u redovitu linijsku plovidbu u Uniji.
- (8) Kako bi se Komisiji omogućilo da ocijeni i izvijesti Europski parlament i Vijeće o provedbi ove Direktive do [*Ured za publikacije: unijeti datum: deset godina od stupanja na snagu ove Direktive o izmjeni*] države članice trebale bi dostaviti podatke o svakom novom ro-ro putničkom brodu certificiranom nakon [*Ured za publikacije: unijeti datum: godinu dana od stupanja na snagu ove Direktive o izmjeni*] za redoviti prijevoz u skladu sa zahtjevima stabiliteta iz ove Direktive u skladu sa strukturom utvrđenom u Prilogu.
- (9) Budući da je Direktiva 2009/16/EZ Europskog parlamenta i Vijeća¹⁷ izmijenjena, a Direktiva Vijeća 1999/35/EZ¹⁸ stavljena je izvan snage Direktivom (EU) 2017/2110 Europskog parlamenta i Vijeća¹⁹, pojam „država domaćin” više nije relevantan te bi ga stoga trebalo zamijeniti pojmom „država luke”.

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

¹⁷ Direktiva 2009/16/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o nadzoru države luke (SL L 131, 28.5.2009., str. 57.).

¹⁸ Direktiva Vijeća 1999/35/EZ od 29. travnja 1999. o sustavu obveznih pregleda radi sigurnog obavljanja linijske plovidbe ro-ro putničkih brodova i brzih putničkih plovila (SL L 138, 1.6.1999., str. 1.).

¹⁹ Direktiva (EU) 2017/2110 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. studenoga 2017. (SL L 315, 30.11.2017., str. 61.).

(10) Direktivu 2003/25/EZ trebalo bi stoga na odgovarajući način izmijeniti,
DONIJELI SU OVU DIREKTIVU:

Članak 1.

Izmjene Direktive 2003/25/EZ

Direktiva 2003/25/EZ mijenja se kako slijedi:

(1) Članak 2. mijenja se kako slijedi:

(a) točke (b) i (c) zamjenjuju se sljedećim:

„(b) „postojeći ro-ro putnički brod” znači ro-ro putnički brod čija je kobilica položena ili koji je u sličnom stanju izgradnje prije [*Ured za publikacije, unijeti datum: godinu dana nakon datuma stupanja na snagu ove Direktive o izmjeni*]: „slično stanje izgradnje” znači sljedeće stanje:

- i. početak gradnje određenog broda i
- ii. početak montaže tog broda, koji uključuje najmanje 50 tona ili 1 % procijenjene mase materijala strukture, ovisno o tome što je manje;

(c) „novi ro-ro putnički brod” znači ro-ro putnički brod koji nije postojeći brod;”;

(b) točka (e) zamjenjuje se sljedećim:

„(e) „Konvencija SOLAS” znači Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskih života na moru iz 1974. i njezine izmjene koje su na snazi;”;

(c) umeću se sljedeće točke (ea), (eb) i (ec):

„(ea) „SOLAS 90” znači Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskih života na moru iz 1974. kako je izmijenjena sljedećim instrumentima IMO-a:

- Res.MSC.1(45);
- Res.MSC.6(48);
- Res.MSC.11(55);
- Res.MSC.13(57);
- Res.MSC.19(58);
- Res.MSC.26(60);
- Res.MSC.24(60);
- Res.MSC.27(61);
- Res.MSC.31(63);
- SOLAS/CONF.2/21;
- Res.MSC.42(64);
- Res.MSC.46(65);
- Res.MSC.57(67);
- Res.MSC.65(68);

- SOLAS/CONF.4/25;
- Res.MSC.69(69);
- Res.MSC.99(73);
- Res.MSC.117(74);

(eb) „SOLAS 2009” znači Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskih života na moru iz 1974. kako je izmijenjena Rezolucijom MSC.216(82);

(ec) „SOLAS 2020” znači Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskih života na moru iz 1974. kako je izmijenjena Rezolucijom MSC.421(98);”;

(d) točka (f) zamjenjuje se sljedećim:

„(f) „redoviti linijski prijevoz” znači niz putovanja ro-ro putničkih brodova koji prometuju između dvije iste luke ili više istih luka, ili niz plovidaba iz iste luke i prema istoj luci bez međupostaja, bilo:

- i. u skladu s objavljenim plovidbenim redom; ili
- ii. u tako čestim i redovitim vožnjama koje čine prepoznatljiv i sistematičan niz;”;

(e) točka (i) zamjenjuje se sljedećim:

„(i) „država luke” znači država članica u čije luke ili iz čijih luka ro-ro putnički brod obavlja redoviti linijski prijevoz;”;

(f) točka (k) zamjenjuje se sljedećim:

„(k) „posebni zahtjevi stabiliteta” znači zahtjevi stabiliteta navedeni u članku 6.”;

(g) dodaje se sljedeća točka (n):

„(n) „brodar” znači pravna ili fizička osoba koja je preuzela odgovornost za upravljanje brodom”;

(2) u članku 3. stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

„2. Svaka država članica u ulozi države luke osigurava da ro-ro putnički brodovi koji plove pod zastavom države koja nije država članica u potpunosti ispunjavaju zahtjeve ove Direktive prije nego što započnu s redovitim linijskim prijevozom iz luka ili u luke te države članice u skladu s Direktivom 2017/2110/EZ Europskog parlamenta i Vijeća²⁰.”;

(3) Članak 4. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 4.

Značajne visine vala

Značajne visine vala (h_s) koriste se za određivanje visine vode na palubi za automobile, kada se primjenjuju posebni zahtjevi stabiliteta iz odjeljka A Priloga I. Vrijednosti značajnih visina vala su one vrijednosti koje u se godišnje ne premašuju s vjerojatnošću većom od 10 %.”;

²⁰ Direktiva (EU) 2017/2110 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. studenoga 2017. o sustavu inspeksijskih pregleda radi sigurnog obavljanja plovidbe na redovitoj liniji ro-ro putničkih brodova i brzih putničkih plovila i izmjeni Direktive 2009/16/EZ te o stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 1999/35/EZ (SL L 315, 30.11.2017., str. 61.).

- (4) Članak 5. mijenja se kako slijedi:
- (a) stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:
- „1. Države luke utvrđuju klasifikaciju morskog prostora kojim prolaze ro-ro putnički brodovi koji obavljaju redoviti linijski prijevoz u njihove luke ili iz njih, kao i odgovarajuće značajne visine vala za ta područja.”;
- (b) stavak 3. zamjenjuje se sljedećim:
- „3. Popis se objavljuje u javnoj bazi podataka raspoloživoj na internetskoj stranici nadležnoga tijela za pomorstvo. Mjesto takvih podataka kao i sva ažuriranja popisa i razlozi tih ažuriranja dostavljaju se Komisiji.”;
- (5) Članak 6. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 6.

Posebni zahtjevi stabiliteta

1. Ne dovodeći u pitanje primjenu Direktive 2009/45/EZ, novi ro-ro putnički brodovi certificirani za prijevoz više od 1 350 osoba moraju ispunjavati posebne zahtjeve stabiliteta utvrđene u dijelu B poglavlja II-1. Konvencije SOLAS 2020.
2. Po izboru broдача, novi ro-ro putnički brodovi certificirani za prijevoz 1 350 ili manje osoba moraju ispunjavati:
 - (a) posebne zahtjeve stabiliteta navedene u odjeljku A Priloga I. ovoj Direktivi, ili
 - (b) posebne zahtjeve stabiliteta navedene u odjeljku B Priloga I. ovoj Direktivi.

Za svaki takav brod uprava države zastave obavješćuje Komisiju u roku od dva mjeseca od datuma izdavanja svjedodžbe iz članka 8. o izboru mogućnosti iz prvog podstavka točaka (a) ili (b) te uz takvu obavijest navodi pojedinosti iz Priloga III.
3. Pri primjeni zahtjeva određenih u odjeljku A Priloga I. države članice koriste smjernice navedene u Prilogu II., u mjeri u kojoj je to izvedivo i u skladu s izvedbom dotičnog broda.
4. Po izboru broдача, postojeći ro-ro putnički brodovi certificirani za prijevoz više od 1 350 osoba, uvedeni u redoviti linijski prijevoz do luke ili iz luke države članice nakon [*Ured za publikacije: unijeti datum: godinu dana nakon datuma stupanja na snagu ove Direktive o izmjeni*] koji nikad nisu certificirani u skladu s ovom Direktivom, moraju ispunjavati:
 - (a) posebne zahtjeve stabiliteta navedene u dijelu B poglavlja II-1 Konvencije SOLAS 2020.; ili
 - (b) posebne zahtjeve stabiliteta navedene u odjeljku A Priloga I. ovoj Direktivi, uz one utvrđene u dijelu B poglavlja II-1 Konvencije SOLAS 2009.

Primijenjena norma bilježi se u svjedodžbi broda koja se zahtijeva na temelju članka 8.

5. Po izboru broдача, postojeći ro-ro putnički brodovi certificirani za prijevoz 1 350 ili manje osoba, uvedeni u redoviti linijski prijevoz do luke ili iz luke

države članice nakon [*Ured za publikacije: unijeti datum godinu dana nakon datuma stupanja na snagu ove Direktive o izmjeni*] koji nikad nisu certificirani u skladu s ovom Direktivom, moraju ispunjavati:

- (a) posebne zahtjeve stabiliteta navedene u odjeljku A Priloga I. ovoj Direktivi,
- (b) posebne zahtjeve stabiliteta navedene u odjeljku B Priloga I. ovoj Direktivi, ili
- (c) posebne zahtjeve stabiliteta navedene u odjeljku A Priloga I. ovoj Direktivi, uz one utvrđene u dijelu B poglavlja II-1. Konvencije SOLAS 2009.

Primijenjena norma bilježi se u svjedodžbi broda iz članka 8.

- 6. Postojeći ro-ro putnički brodovi koji su obavljali redoviti linijski prijevoz do luke ili iz luke države članice do [*Ured za publikacije: unijeti datum godinu dana nakon datuma stupanja na snagu ove Direktive o izmjeni*] moraju ispunjavati posebne zahtjeve stabiliteta utvrđene u Prilogu I. kako je glasilo prije stupanja na snagu [*Ured za publikacije: unijeti naziv ove Direktive o izmjeni*].”;

(6) Članak 7. briše se.

(7) Članak 8. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 8.

Svjedodžbe

1. Svi novi i postojeći ro-ro putnički brodovi koji plove pod zastavom države članice moraju imati svjedodžbu kojom se potvrđuje usklađenost s posebnim zahtjevima stabiliteta utvrđenima u članku 6.

Svjedodžbe izdaje uprava države zastave i mogu se koristiti zajedno s drugim srodnim svjedodžbama. Za ro-ro putničke brodove koji ispunjavaju posebne zahtjeve stabiliteta navedene u odjeljku A Priloga I., u svjedodžbi se mora navesti značajna visina vala do koje brod može zadovoljiti posebne zahtjeve stabiliteta.

Svjedodžba ostaje važeća sve dok ro-ro putnički brod plovi u području jednake ili manje vrijednosti značajne visine vala.

2. Svaka država članica, djelujući u ulozi države luke, priznaje svjedodžbe koje je izdala druga država članica u skladu s ovom Direktivom.

3. Svaka država članica, djelujući u ulozi države luke, prihvaća svjedodžbe koje je izdala treća zemlja, kojima se potvrđuju da je ro-ro putnički brod u skladu s posebnim zahtjevima stabiliteta utvrđenima u ovoj Direktivi.”;

(8) Članak 9. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 9.

Sezonska djelatnost i djelatnost u kraćem vremenskom razdoblju

1. Ako prijevoznik, koji obavlja djelatnost redovitog linijskog prijevoza tijekom cijele godine, želi uvesti dodatne ro-ro putničke brodove za djelatnost u kraćem vremenskom razdoblju na toj liniji, on o tome mora obavijestiti

nadležno tijelo države ili država luke, najkasnije mjesec dana prije nego što navedeni brodovi započnu s radom na toj liniji.

2. Međutim, u slučajevima kada se zbog nepredviđenih okolnosti mora brzo uvesti zamjenski ro-ro putnički brod kako bi se osigurao kontinuitet usluge, umjesto obveze obavješćivanja iz stavka 1. primjenjuju se članak 4. stavak 4. Direktive (EU) 2017/2110 i točka 1.3. Priloga XVII. Direktivi 2009/16/EZ Europskog parlamenta i Vijeća²¹.

3. Ako prijevoznik želi sezonski obavljati djelatnost redovitog linijskog prijevoza u kraćem vremenskom razdoblju koje nije dulje od šest mjeseci godišnje, on o tome mora obavijestiti nadležno tijelo države ili država luke najkasnije tri mjeseca prije nego što takva djelatnost započne.

4. Za ro-ro putničke brodove koji ispunjavaju posebne zahtjeve iz odjeljka A Priloga I., pri čemu se operacije iz stavaka 1. i 2. ovog članka odvijaju u uvjetima značajne visine vala manje od onih utvrđenih za isto morsko područje za plovību cijele godine, nadležno tijelo može upotrijebiti značajnu vrijednost visine vala koja se primjenjuje u tom kraćem vremenskom razdoblju za određivanje visine vode na palubi pri primjeni posebnih zahtjeva stabiliteta iz odjeljka A Priloga I. Vrijednost značajne visine vala koja se primjenjuje za to kraće vremensko razdoblje dogovaraju države članice ili, kad god je to primjenjivo i moguće, države članice i treće zemlje na oba kraja rute.

5. Nakon što nadležno tijelo države ili država luke da pristanak za djelatnosti u smislu stavaka 1. i 2., ro-ro putnički brod koji obavlja takve djelatnosti mora imati svjedodžbu kojom se potvrđuje usklađenost s odredbama ove Direktive, kako je predviđeno u članku 8. stavku 1.”;

(9) Umeće se sljedeći članak 13a:

„Članak 13.a

Preispitivanje

Komisija obavlja evaluaciju provedbe ove Direktive te Europskom parlamentu i Vijeću podnosi rezultate evaluacije do [*Ured za publikacije: unijeti datum: godinu dana nakon datuma stupanja na snagu ove Direktive o izmjeni*]. Informacije koje se temelje na obavijestima iz članka 6. stavka 2. stavljaju se na raspolaganje u anonimiziranom obliku.”;

(10) Prilozi I. i II. Direktive 2003/25/EZ izmjenjuju se i dopunjuju u skladu s Prilogom I. ove Direktive;

(11) Tekst Priloga II. ove Direktive dodaje se kao Prilog III. Direktivi 2003/25/EZ.

²¹ Direktiva 2009/16/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o nadzoru države luke (SL L 131, 28.5.2009., str. 57.).

Članak 2.

Prenošenje

1. Države članice do [*Ured za publikacije: unijeti datum: godinu dana od datuma stupanja na snagu ove Direktive o izmjeni*] donose i objavljuju zakone i druge propise koji su potrebni radi usklađivanja s ovom Direktivom. One Komisiji odmah dostavljaju tekst tih odredaba.

Kada države članice donose te odredbe, one sadržavaju upućivanje na ovu Direktivu ili se na nju upućuje prilikom njihove službene objave. Države članice određuju načine tog upućivanja.

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

Članak 3.

Stupanje na snagu

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

Članak 4.

Adresati

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu,

*Za Europski parlament
Predsjednica*

*Za Vijeće
Predsjednik*