



EUROPSKA UNIJA

EUROPSKI PARLAMENT

VIJEĆE

**Strasbourg, 15. studenoga 2017.
(OR. en)**

**2016/0170 (COD)
LEX 1763**

**PE-CONS 34/1/17
REV 1**

**MAR 140
CODEC 1123**

**DIREKTIVA EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA O IZMJENI DIREKTIVE 2009/45/EZ O
SIGURNOSNIM PRAVILIMA I NORMAMA ZA PUTNIČKE BRODOVE**

DIREKTIVA (EU) 2017/...
EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

od 15. studenoga 2017.

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

(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 nacrtu zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora¹,

nakon savjetovanja s Odborom regija,

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom²,

¹ SL C 34, 2.2.2017., str. 167.

² Stajalište Europskog parlamenta od 4. listopada 2017. (još nije objavljeno u Službenom listu) i odluka Vijeća od 23. listopada 2017.

budući da:

- (1) Kako bi se održala visoka razina sigurnosti, a time i povjerenja putnika, osigurana zajedničkim sigurnosnim normama koje su utvrđene Direktivom 2009/45/EZ Europskog parlamenta i Vijeća¹ te očuvali jednaki uvjeti, nužno je poboljšati primjenu te direktive. Direktivu 2009/45/EZ trebalo bi primjenjivati samo na putničke brodove i plovila za koje su osmišljene u njoj sadržane sigurnosne norme. Niz posebnih vrsta brodova, a posebno tendere, jedrenjake i brodove kojima se, primjerice do odobalnih objekata, prevozi obučeno osoblje koje nije uključeno u poslovanje broda, trebalo bi stoga isključiti iz područja primjene te direktive.
- (2) Tenderi koji se prevoze na brodu upotrebljavaju se za izravan prijevoz putnika s putničkih brodova do obale i natrag najkraćim sigurnim morskim plovnim putem. Nisu prikladni i ne bi ih trebalo upotrebljavati za druge vrste usluga, kao što su izleti radi razgledavanja obale. Za te bi izlete trebalo upotrebljavati brodove koji ispunjavaju zahtjeve obalne države o putničkim brodovima, kao što je, među ostalim, navedeno u smjernicama IMO-a (MSC.1/Circ. 1417 o smjernicama za tendere putničkih brodova). Kako bi se povećala sigurnost, države članice i Komisija trebale bi promicati raspravu na razini IMO-a s ciljem preispitivanja smjernica. Komisija bi trebala ocijeniti je li potrebno smjernice učiniti obveznima.

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

- (3) Iz područja primjene Direktive 2009/45/EZ isključeni su putnički brodovi koji nemaju mehanički pogon. Jedrenjake ne bi trebalo odobravati u skladu s tom direktivom ako je njihov mehanički pogon namijenjen samo za pomoćnu upotrebu i upotrebu u slučaju nužde. Komisija bi stoga do 2020. trebala ocijeniti potrebu za zajedničkim europskim zahtjevima za tu kategoriju putničkih brodova.
- (4) Odobalne objekte opskrbljuju plovila koja prevoze industrijsko osoblje. To industrijsko osoblje mora uspješno završiti tečaj obveznog osposobljavanja u pogledu sigurnosti i ispunjavati određene obvezne kriterije zdravstvene sposobnosti. Stoga bi se na njih trebala primjenjivati različita i posebna sigurnosna pravila izvan područja primjene ove Direktive. Države članice i Komisija trebale bi aktivno podupirati trenutačni rad IMO-a u području sigurnosnih normi za plovila koja opskrbljuju odobalne objekte u skladu s Rezolucijom IMO-a MSC.418(97).
- (5) Na temelju Programa za primjerenost i učinkovitost propisa (REFIT) pokazalo se da ne odobravaju sve države članice brodove od aluminijske u skladu s Direktivom 2009/45/EZ. Time se stvara nejednaka situacija kojom se narušava cilj postizanja zajedničke, visoke razine sigurnosti za putnike koji plove unutar Unije. Kako bi se izbjegla nejednaka primjena koja proizlazi iz različitih tumačenja definicije aluminijske kao jednakovrijedna materijala i primjenjivosti odgovarajućih normi za zaštitu od požara, što dovodi do različitih tumačenja područja primjene te direktive, trebalo bi pojasniti definiciju „jednakovrijedna materijala” u Direktivi 2009/45/EZ. Državama članicama trebalo bi dopustiti da se odluče za strože mjere za sprečavanje požara u skladu s odredbama ove Direktive o dodatnim sigurnosnim zahtjevima.

- (6) Znatnim brojem putničkih brodova izgrađenih od aluminijske legure osiguravaju se redovite i česte pomorske veze među različitim lukama unutar države članice. S obzirom na to da bi iz usklađivanja sa zahtjevima ove Direktive proizašle ozbiljne posljedice po takve prijevozne djelatnosti i povezane društveno-gospodarske uvjete te financijske i tehničke posljedice za postojeće i nove brodove, te bi države članice trebale imati mogućnost da tijekom ograničena razdoblja na takve putničke brodove primjenjuju nacionalno pravo osiguravajući pritom održavanje odgovarajuće razine sigurnosti.
- (7) S ciljem povećanja pravne jasnoće i dosljednosti, a time i razine sigurnosti, brojne definicije i upućivanja trebalo bi ažurirati i dodatno uskladiti s povezanim međunarodnim pravilima ili pravilima Unije. Pritom bi posebnu pažnju trebalo posvetiti zadržavanju postojećeg područja primjene Direktive 2009/45/EZ. Osobito bi definiciju tradicionalnog broda trebalo bolje uskladiti s Direktivom 2002/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća¹, uz zadržavanje trenutanih kriterija u pogledu godine izgradnje i vrste materijala. Definiciju jahte za razonodu i plovila za razonodu trebalo bi bolje uskladiti s Međunarodnom konvencijom o zaštiti ljudskog života na moru iz 1974. (Konvencija SOLAS 1974.).

¹ Direktiva 2002/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 27. lipnja 2002. o uspostavi sustava nadzora plovidbe i informacijskog sustava Zajednice i stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 93/75/EEZ (SL L 208, 5.8.2002., str. 10.).

- (8) S obzirom na načelo proporcionalnosti pokazalo se da je trenutačne preskriptivne zahtjeve koji proizlaze iz Konvencije SOLAS 1974. teško prilagoditi malim putničkim plovilima duljine manje od 24 metra. Nadalje, mali brodovi uglavnom su izgrađeni od materijala koji nisu čelik. Stoga je vrlo ograničen broj takvih brodova odobren u skladu s Direktivom 2009/45/EZ. U nedostatku posebnih sigurnosnih problema i odgovarajućih normi predviđenih Direktivom 2009/45/EZ, brodove duljine manje od 24 metra trebalo bi stoga isključiti iz područja primjene te direktive te bi se na njih trebale primjenjivati posebne sigurnosne norme koje odrede države članice, koje mogu bolje procijeniti lokalna ograničenja plovidbe tih brodova u pogledu udaljenosti od obale ili luke i vremenskih uvjeta. Države članice bi pri utvrđivanju tih normi trebale uzeti u obzir smjernice koje treba objaviti Komisija. U tim smjernicama trebali bi se prema potrebi uzeti u obzir drugi međunarodni sporazumi i konvencije IMO-a te bi trebalo izbjegavati uvođenje dodatnih zahtjeva koji izlaze iz okvira postojećih međunarodnih pravila. Komisija se poziva da u najkraćem mogućem roku donese takve smjernice.
- (9) Kako bi se dodatno pojednostavnile definicije morskih područja predviđene Direktivom 2009/45/EZ i što više smanjilo opterećenje za države članice, trebalo bi ukloniti suvišne ili neprimjerene kriterije. U svrhu definiranja morskih područja definiciju morskih područja u kojima mogu ploviti brodovi klase C i D trebalo bi pojednostavniti uklanjanjem kriterija „na koje se mogu iskrcati brodolomci” i „udaljenost od mjesta zakloništa”, uz održavanje iste razine sigurnosti. Primjerenost određene obale kao mjesta zakloništa dinamičan je parametar koji države članice mogu procijeniti samo za svaki slučaj posebno. Ako je potrebno, sva ograničenja za određeni brod u pogledu plovidbe koja se odnose na njegovu udaljenost od mjesta zakloništa trebalo bi navesti u Svjedodžbi o sigurnosti putničkog broda.

- (10) Zbog posebnih geografskih i vremenskih karakteristika te velikog broja otoka kojima su potrebne redovite i česte prometne veze u Grčkoj, i s kopnom ili između njih, te zbog velikog broja mogućih pomorskih veza koji iz toga proizlazi, Grčkoj bi trebalo dopustiti odstupanje od zahtjeva za uspostavu morskih područja. Grčkoj bi umjesto toga trebalo dopustiti da putničke brodove klasificira u skladu s posebnim morskim plovnim putem na kojem plove, pritom zadržavajući iste kriterije za klase putničkih brodova i iste sigurnosne norme.
- (11) Kako bi se izbjegle neželjene negativne posljedice trenutnih odredaba prema kojima se preinačeni teretni brodovi ne mogu smatrati novim putničkim brodovima, trebalo bi pojasniti da se zahtjevi u pogledu preinake primjenjuju ne samo na postojeće putničke brodove, nego na sve brodove.
- (12) Budući da u skladu s Direktivom 2009/16/EZ Europskog parlamenta i Vijeća¹ država luke može obaviti inspekcijski pregled putničkog broda ili brzog putničkog plovila pod zastavom države koja nije država luke kada obavlja nacionalnu plovidbu, posebne odredbe članka 5. stavka 3. Direktive 2009/45/EZ suvišne su te bi ih trebalo izbrisati.

¹ Direktiva 2009/16/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o nadzoru države luke (SL L 131, 28.5.2009., str. 57.).

- (13) S obzirom na razlike u pristupu između zahtjeva Konvencije SOLAS 1974. u vezi sa stabilitetom u oštećenom stanju i posebnih zahtjeva Unije u vezi sa stabilitetom u oštećenom stanju ro-ro putničkih brodova sadržanih u Direktivi 2003/25/EZ Europskog parlamenta i Vijeća¹, potrebu za Direktivom 2003/25/EZ i njezinom dodanom vrijednošću trebalo bi ocijeniti na temelju toga osiguravaju li zahtjevi Konvencije SOLAS 1974. istu razinu sigurnosti.
- (14) Kako bi se povećala transparentnost i olakšalo obavješćivanje o izuzećima, jednakovrijednim zamjenama i dodatnim sigurnosnim mjerama država članica, Komisija bi trebala uspostaviti i održavati bazu podataka. Ta bi baza podataka trebala sadržavati prijavljene mjere u obliku nacрта i u donesenoj verziji. Donesene mjere trebale bi biti javno dostupne.
- (15) S obzirom na promjene uvedene Ugovorom o funkcioniranju Europske unije (UFEU) ovlasti dodijeljene Komisiji za provedbu Direktive 2009/45/EZ trebalo bi na odgovarajući način ažurirati. Provedbene akte trebalo bi donijeti u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća².

¹ 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.).

² Uredba (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela u vezi s mehanizmima nadzora država članica nad izvršavanjem provedbenih ovlasti Komisije (SL L 55, 28.2.2011., str. 13.).

- (16) Kako bi se uzele u obzir promjene na međunarodnoj razini i iskustvo te kako bi se povećala transparentnost, Komisiji bi trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. UFEU-a u pogledu neprimjenjivanja, za potrebe ove Direktive, izmjena međunarodnih instrumenata, ako je potrebno, i ažuriranja tehničkih zahtjeva. Posebno je važno da Komisija tijekom svojeg pripremnog rada provede odgovarajuća savjetovanja, uključujući ona na razini stručnjaka, te da se ta savjetovanja provedu u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016. Osobito, s ciljem osiguravanja ravnopravnog sudjelovanja u pripremi delegiranih akata, Europski parlament i Vijeće primaju sve dokumente istodobno kada i stručnjaci iz država članica te njihovi stručnjaci sustavno imaju pristup sastancima stručnih skupina Komisije koji se odnose na pripremu delegiranih akata.
- (17) Budući da su posebna upućivanja na trenutačni rad u okviru IMO-a u članku 14. zastarjela, taj bi članak trebalo izbrisati. Međutim, opći ciljevi međunarodnog djelovanja za poboljšanje sigurnosti putničkih brodova i uspostavu jednakih uvjeta i dalje su relevantni te bi se trebali ostvarivati u skladu s Ugovorima. Države članice i Komisija u tu bi svrhu trebale djelovati u okviru IMO-a s ciljem revizije i poboljšanja odredaba Konvencije SOLAS 1974.

- (18) Važno je da se sve sankcije koje utvrđuju države članice pravilno provode i budu učinkovite, proporcionalne i odvraćajuće.
- (19) S obzirom na puni ciklus praćenja putem posjeta koje obavlja Europska agencija za pomorsku sigurnost (EMSA), Komisija bi trebala obaviti evaluaciju provedbe Direktive 2009/45/EZ do ... [devet godina od datuma stupanja na snagu ove direktive o izmjeni] te o tome podnijeti izvješće Europskom parlamentu i Vijeću. Države članice trebale bi surađivati s Komisijom na prikupljanju svih informacija potrebnih za tu evaluaciju.
- (20) Kako se neobalnim državama članicama koje nemaju morskih luka i koje pod svojom zastavom nemaju brodove obuhvaćene područjem primjene ove Direktive ne bi nametnulo nerazmjerno administrativno opterećenje, takvim državama članicama trebalo bi dopustiti odstupanje od odredaba ove Direktive. To znači da one nisu obvezne prenijeti ovu Direktivu sve dok su ispunjeni ti uvjeti.
- (21) Ljudski čimbenik ključan je za sigurnost na brodu i procedure koje su s njom povezane. Kako bi se održala visoka razina sigurnosti, nužno je uzeti u obzir povezanost sigurnosti, života na brodu, uvjeta rada i osposobljavanja, uključujući osposobljavanje povezano s prekograničnim spašavanjem i hitnim djelovanjem u skladu s međunarodnim zahtjevima. Države članice i Komisija trebale bi stoga imati proaktivnu ulogu na međunarodnoj razini s ciljem praćenja i poboljšanja socijalne dimenzije za pomorce na brodovima.

- (22) Kako bi se olakšao proces provedbe, EMSA bi trebala podupirati Komisiju i države članice u skladu s odgovarajućim odredbama Uredbe (EZ) br. 1406/2002 Europskog parlamenta i Vijeća¹.
- (23) Direktivu 2009/45/EZ trebalo bi stoga na odgovarajući način izmijeniti,

DONIJELI SU OVU DIREKTIVU:

¹ Uredba (EZ) br. 1406/2002 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. lipnja 2002. o osnivanju Europske agencije za pomorsku sigurnost (SL L 208, 5.8.2002., str. 1.).

Članak 1.
Izmjene Direktive 2009/45/EZ

Direktiva 2009/45/EZ mijenja se kako slijedi:

1. članak 2. mijenja se kako slijedi:

(a) točka (a) zamjenjuje se sljedećim:

„(a) ‚međunarodne konvencije’ znači sljedeće konvencije uključujući protokole uz njih i njihove izmjene, u ažuriranim verzijama:

i. Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskog života na moru iz 1974. (Konvencija SOLAS 1974.); i

ii. Međunarodna konvencija o teretnim linijama iz 1966.;”;

(b) točka (b) zamjenjuje se sljedećim:

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

- (c) točka (g) podtočka ii. zamjenjuje se sljedećim:
- „ii. je njihova maksimalna brzina, prema definiciji u pravilu 1.4.30. Međunarodnog pravilnika o brzim plovilima iz 1994. i pravilu 1.4.38. Međunarodnog pravilnika o brzim plovilima iz 2000., manja od 20 čvorova;”;
- (d) točka (m) zamjenjuje se sljedećim:
- „(m) ‚visina pramca‘ znači visina pramca definirana pravilom 39. Međunarodne konvencije o teretnim linijama iz 1966.;”;
- (e) u točki (q) prvi podstavak zamjenjuje se sljedećim:
- „(q) ‚morsko područje‘ znači morsko područje ili morski plovni put utvrđen u skladu s člankom 4.;”;
- (f) točka (r) zamjenjuje se sljedećim:
- „(r) ‚područje luke‘ znači područje koje nije morsko područje utvrđeno u skladu s člankom 4., koje definira država članica koja nad njim ima nadležnost, a koje se proteže do najdaljih stalnih lučkih objekata koji čine sastavni dio lučkog sustava ili do granica određenih prirodnim geografskim obilježjima koja štite ušće ili slično zaklonjeno područje;”;
- (g) točka (s) briše se;

(h) točka (u) zamjenjuje se sljedećim:

„(u) ‚država luke‘ znači država članica prema čijoj luci odnosno čijim lukama ili iz čije luke odnosno čijih luka brod ili plovilo pod zastavom koja nije zastava te države članice obavlja nacionalnu plovidbu;”;

(i) točka (v) zamjenjuje se sljedećim:

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

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

(j) točka (y) zamjenjuje se sljedećim:

„(y) ‚osobe smanjene pokretljivosti‘ znači osobe koje imaju određene teškoće pri upotrebi javnog prijevoza, uključujući starije osobe, osobe s invaliditetom, osobe s oštećenjem osjetila te osobe u invalidskim kolicima, trudnice i osobe s malom djecom;”;

(k) dodaju se sljedeće točke:

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

- (za) ‚jednakovrijedni materijal‘ znači aluminijska legura ili drugi negorivi materijal koji sam po sebi ili zbog dodane izolacije zadržava strukturu i integritet koji su jednakovrijedni čeliku na kraju odgovarajućeg standardnog ispitivanja vatrootpornosti;
- (zb) ‚standardno ispitivanje vatrootpornosti‘ znači ispitivanje uzoraka odgovarajućih pregrada ili paluba zagrijavanjem u ispitnoj peći do temperatura koje približno odgovaraju standardnoj krivulji vrijeme-temperatura u skladu s metodom ispitivanja određenom u Međunarodnom kodeksu o postupcima ispitivanja vatrootpornosti iz 2010. koji je dio Rezolucije IMO-a MSC.307(88) od 3. prosinca 2010., u ažuriranoj verziji;
- (zc) ‚tradicionalni brod‘ znači sve vrste povijesnih putničkih brodova projektirane prije 1965. i njihove replike izgrađene uglavnom od originalnih materijala, uključujući one projektirane za poticanje i promicanje tradicionalnih vještina i pomorstva, koji zajedno služe kao živi spomenici kulture i kojima se upravlja u skladu s tradicionalnim načelima pomorskih vještina i tehnike;
- (zd) ‚jahta za razonodu ili plovilo za razonodu‘ znači plovilo koje se ne upotrebljava u komercijalne svrhe, neovisno o vrsti pogona;
- (ze) ‚tender‘ znači plovilo koje se prevozi na brodu i koje se upotrebljava za prijevoz više od 12 putnika od putničkog broda u stanju mirovanja do obale i natrag;

- (zf) „brod za usluge u vezi s odobalnim projektima” znači brod koji se upotrebljava za prijevoz i smještaj industrijskog osoblja koje na brodu ne obavlja radove koji su ključni za poslovanje broda;
- (zg) „plovilo za usluge u vezi s odobalnim projektima” znači plovilo koje se upotrebljava za prijevoz i smještaj industrijskog osoblja koje na plovilu ne obavlja radove koji su ključni za poslovanje plovila;
- (zh) „značajni popravci, izmjene i preinake” znači bilo koje od sljedećeg:
- svaka promjena kojom se bitno mijenjaju dimenzije broda, kao što je produljenje dodavanjem novog središnjeg dijela trupa,
 - svaka promjena kojom se bitno mijenja kapacitet broda za prijevoz putnika, kao što je preinaka palube vozila u prostore za smještaj putnika,
 - svaka promjena kojom se bitno produljuje radni vijek broda, kao što je obnavljanje prostora za smještaj putnika na jednoj cijeloj palubi,
 - svaka preinaka bilo koje vrste broda u putnički brod.”;

2. članak 3. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 3.

Područje primjene

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

(a) nove i postojeće putničke brodove duljine 24 metra i više;

(b) brza putnička plovila.

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

2. Ova Direktiva ne primjenjuje se na:

(a) putničke brodove koji su:

i. ratni brodovi i brodovi za prijevoz vojnih trupa;

ii. jedrenjaci;

iii. brodovi koji nemaju mehanički pogon;

- iv. plovila izgrađena od materijala koji nije čelik ili jednakovrijedni materijal, a koja nisu obuhvaćena normama za brza plovila (Rezolucija MSC 36(63) ili MSC.97(73)) ili dinamički podržavana plovila (Rezolucija A.373 (X));
 - v. drveni brodovi jednostavne gradnje;
 - vi. tradicionalni brodovi;
 - vii. jahte za razonodu;
 - viii. brodovi koji plove isključivo u područjima luka;
 - ix. brodovi za usluge u vezi s odobalnim projektima; ili
 - x. tenderi;
- (b) brza putnička plovila koja su:
- i. ratna plovila i plovila za prijevoz vojnih trupa;
 - ii. plovila za razonodu;
 - iii. plovila koja plove isključivo u područjima luka; ili
 - iv. plovila za usluge u vezi s odobalnim projektima.

3. Države članice koje nemaju morske luke i koje pod svojom zastavom nemaju putničke brodove ili plovila koji su obuhvaćeni područjem primjene ove Direktive mogu odstupiti od odredaba ove Direktive, osim od obveze utvrđene u drugom podstavku.

Države članice koje namjeravaju primijeniti takvo odstupanje obavješćuju Komisiju najkasnije ... [datum prenošenja ove direktive o izmjeni] ako su ti uvjeti ispunjeni te nakon toga obavješćuju Komisiju jednom godišnje o svakoj naknadnoj promjeni. Takve države članice ne mogu dopustiti putničkim brodovima ili plovilima koji su obuhvaćeni područjem primjene ove Direktive da plove pod njihovom zastavom dok ne prenesu i ne provedu ovu Direktivu.”;

3. članak 4. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 4.

Kategorizacija morskih područja i klase putničkih brodova

1. Morska područja dijele se na sljedeće kategorije:

„Područje A”	znači morsko područje izvan područja B, C i D.
„Područje B”	znači morsko područje čije zemljopisne koordinate ni na kojoj točki ne sežu dalje od 20 milja od obalne crte, uzimajući u obzir srednju visinu morskih mijena, ali koje je izvan morskih područja C i D.
„Područje C”	znači morsko područje čije zemljopisne koordinate ni na kojoj točki ne sežu dalje od 5 milja od obalne crte, uzimajući u obzir srednju visinu morskih mijena, ali koje je izvanorskog područja D ako postoji. Usto je vjerojatnost od pojave znatne visine vala koja prelazi 2,5 metra manja od 10 % u razdoblju od godinu dana za plovidbu koja se obavlja cijele godine ili tijekom određenog razdoblja za sezonsku plovidbu, poput plovidbe u ljetnom razdoblju.
„Područje D”	znači morsko područje čije zemljopisne koordinate ni na kojoj točki ne sežu dalje od 3 milje od obalne crte, uzimajući u obzir srednju visinu morskih mijena. Usto je vjerojatnost od pojave znatne visine vala koja prelazi 1,5 metra manja od 10 % u razdoblju od godinu dana za plovidbu koja se obavlja cijele godine ili tijekom određenog razdoblja za sezonsku plovidbu, poput plovidbe u ljetnom razdoblju.

2. Svaka država članica:

- (a) sastavlja i prema potrebi ažurira popis morskih područja pod svojom nadležnošću;

- (b) određuje unutarnju granicu morskog područja najbližeg njezinoj obalnoj crti;
 - (c) objavljuje popis u javnoj bazi podataka dostupnoj na internetskim stranicama nadležnog tijela za pomorstvo;
 - (d) obavješćuje Komisiju o mjestu objave tih podataka te kada se u popis unesu izmjene.
3. Odstupajući od obveze sastavljanja popisa morskih područja Grčka može sastaviti i prema potrebi ažurira popis morskih plovnih putova kojim su obuhvaćeni morski plovni putovi u Grčkoj, koristeći se pritom odgovarajućim kriterijima za kategorije navedene u stavku 1.
4. Putnički brodovi dijele se na sljedeće klase prema morskome području u kojemu mogu ploviti:

„Klasa A”	znači putnički brod koji obavlja nacionalnu plovidbu u područjima A, B, C i D.
„Klasa B”	znači putnički brod koji obavlja nacionalnu plovidbu u područjima B, C i D.
„Klasa C”	znači putnički brod koji obavlja nacionalnu plovidbu u područjima C i D.
„Klasa D”	znači putnički brod koji obavlja nacionalnu plovidbu u području D.

5. Na brza putnička plovila primjenjuju se kategorije definirane u poglavlju 1. (1.4.10) i (1.4.11.) Međunarodnog pravilnika o brzim plovilima iz 1994. ili u poglavlju 1. (1.4.12.) i (1.4.13.) Međunarodnog pravilnika o brzim plovilima iz 2000.”;

4. članak 5. mijenja se kako slijedi:

(a) u stavku 2. drugi podstavak zamjenjuje se sljedećim:

„Svaka država članica, u svojstvu države luke, priznaje Svjedodžbu o sigurnosti brzog plovila i Dozvolu za rad koje je izdala druga država članica za brzo putničko plovilo koje obavlja nacionalnu plovidbu ili Svjedodžbu o sigurnosti putničkog broda iz članka 13. koju je izdala druga država članica za putničke brodove koji obavljaju nacionalnu plovidbu.”;

(b) stavak 3. briše se;

(c) stavak 4. zamjenjuje se sljedećim:

„4. Brodska oprema, koja je u skladu sa zahtjevima utvrđenima u skladu s Direktivom 2014/90/EU Europskog parlamenta i Vijeća*, smatra se usklađenom sa zahtjevima utvrđenima u ovoj Direktivi.

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

5. članak 6. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 1. mijenja se kako slijedi:

i. točka (a) zamjenjuje se sljedećim:

„(a) gradnja i održavanje trupa, glavnih i pomoćnih strojeva te električnih i automatskih postrojenja moraju biti u skladu s normama za klasifikaciju prema pravilima priznate organizacije ili jednakovrijednim pravilima koja primjenjuje administracija u skladu s člankom 11. stavkom 2. Direktive 2009/15/EZ Europskog parlamenta i Vijeća*;

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

ii. točka (c) briše se;

(b) u stavku 2. točki (b):

– podtočka ii. briše se;

– podtočka iii. zamjenjuje se sljedećim:

„iii. neovisno o točki i., novi putnički brodovi klase D izuzimaju se iz zahtjeva za minimalnu visinu pramca utvrđenu u Međunarodnoj konvenciji o teretnim linijama iz 1966.;”;

(c) stavak 3. mijenja se kako slijedi:

i. točke (c) i (d) zamjenjuju se sljedećim:

„(c) postojeći putnički brodovi klasa C i D moraju zadovoljavati posebne odgovarajuće zahtjeve ove Direktive, a u pogledu pitanja koja nisu obuhvaćena tim zahtjevima, pravila administracije države zastave; tim se pravilima mora osigurati jednakovrijedna razina sigurnosti kao što je ona iz poglavlja II-1 i II-2 Priloga I., uzimajući pritom u obzir posebne lokalne uvjete plovidbe u vezi s morskim područjima u kojima je brodovima tih klasa dopuštena plovidba; prije uključivanja postojećih putničkih brodova klasa C i D u obavljanje redovite nacionalne plovidbe u državi luke, administracija države zastave mora pribaviti suglasnost države luke u pogledu tih pravila;

(d) ako država članica smatra da su pravila koje zahtijeva administracija države luke u skladu s točkom (c) ovog stavka neopravdana, ona o tome odmah obavješćuje Komisiju. Komisija donosi provedbene akte koji sadržavaju njezinu odluku o tome jesu li ta pravila opravdana. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 11. stavka 2.”;

ii. točke (e) i (f) brišu se;

(d) stavak 4. mijenja se kako slijedi:

i. u točki (a) treća alineja zamjenjuje se sljedećim:

„– ako u potpunosti ispunjavaju zahtjeve Kodeksa o sigurnosti dinamički podržanih plovila (Kodeks DSC) iz Rezolucije IMO-a A.373(10) u ažuriranoj verziji;”;

ii. točka (c) zamjenjuje se sljedećim:

„(c) gradnja i održavanje brzih putničkih plovila i njihove opreme moraju biti u skladu s pravilima za klasifikaciju brzih plovila priznate organizacije ili jednakovrijednim pravilima koje primjenjuje administracija, u skladu s člankom 11. stavkom 2. Direktive 2009/15/EZ.”;

(e) dodaju se sljedeći stavci:

„5. Za nove i postojeće brodove značajni popravci, izmjene i preinake te pripadajuća oprema moraju biti u skladu sa zahtjevima za nove brodove navedenima u stavku 2. točki (a); preinake na brodovima isključivo radi postizanja veće sposobnosti prevladavanja oštećenja ne smatraju se značajnim izmjenama.

6. Brodovi izgrađeni od jednakovrijednog materijala prije ... [datum stupanja na snagu ove direktive o izmjeni] moraju biti u skladu sa zahtjevima iz ove Direktive do ... [6 godina od datuma iz članka 2. stavka 1. drugog podstavka].
7. Odstupajući od ove Direktive, država članica koja ... [datum stupanja na snagu ove direktive o izmjeni] pod svojom zastavom ima više od 60 putničkih brodova izgrađenih od aluminijske legure može izuzeti od odredaba ove Direktive sljedeće putničke brodove za sljedeća razdoblja:
 - (a) putničke brodove klasa B, C i D izgrađene od aluminijske legure nakon ... [datum stupanja na snagu ove direktive o izmjeni], na razdoblje od 10 godina od tog datuma; i
 - (b) putničke brodove klasa B, C i D izgrađene od aluminijske legure prije ... [datum stupanja na snagu ove direktive o izmjeni], na razdoblje od 12 godina od tog datuma,

pod uvjetom da ti brodovi plove isključivo među lukama te države članice.

Svaka država članica koja želi primijeniti to odstupanje obavješćuje Komisiju o svojoj namjeri do ... [datum iz članka 2. stavka 1. drugog podstavka] te obavješćuje Komisiju o njegovu sadržaju. One Komisiju obavješćuju i o svim naknadnim promjenama. Komisija obavješćuje druge države članice u skladu s člankom 9. stavkom 4.”;

6. članak 7. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. Ro-ro putnički brodovi klase C kojima je kobilica položena ili koji su bili u sličnoj fazi gradnje 1. listopada 2004. ili nakon tog datuma te svi ro-ro putnički brodovi klase A i B moraju biti u skladu s člancima 6., 8. i 9. Direktive 2003/25/EZ.”;

(b) stavak 2. briše se;

7. članak 8. mijenja se kako slijedi:

(a) u stavku 3. drugi podstavak briše se;

(b) stavak 4. briše se;

8. članak 9. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

„2. Država članica može, prema postupku utvrđenom u stavku 4., donijeti mjere kojima se dopuštaju jednakovrijedne zamjene za određene posebne zahtjeve iz ove Direktive, pod uvjetom da su takve zamjene najmanje jednako učinkovite kao ti zahtjevi.”;

(b) stavak 4. zamjenjuje se sljedećim:

„4. Država članica koja se koristi pravima dodijeljenima stavkom 1., 2. ili 3. postupa u skladu s drugim do sedmim podstavkom ovog stavka.

Država članica obavješćuje Komisiju o mjerama koje namjerava donijeti i takvoj obavijesti dodaje pojedinosti dostatne za potvrdu održavanja odgovarajuće razine sigurnosti.

Ako u roku od šest mjeseci od te obavijesti Komisija donese provedbene akte koji sadržavaju njezinu odluku da predložene mjere nisu opravdane, od navedene države članice zahtijeva se da predložene mjere izmijeni ili da ih ne donese. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 11. stavka 2.

Donesene mjere navode se u relevantnom nacionalnom zakonodavstvu te priopćuju Komisiji i drugim državama članicama.

Svaka od tih mjera primjenjuje se na sve putničke brodove iste klase ili na plovila koja plove pod istim navedenim uvjetima, bez diskriminacije na temelju njihove zastave ili državne pripadnosti ili mjesta poslovnog nastana njihova prijevoznika.

Mjere navedene u stavku 3. primjenjuju se samo dok brod ili plovilo obavljaju plovidbu pod navedenim uvjetima.

Države članice mjere iz drugog i četvrtog podstavka prijavljuju Komisiji putem baze podataka koju Komisija uspostavlja i održava u tu svrhu te kojoj. Komisija i države članice imaju pristup. Komisija donesene mjere stavlja na raspolaganje na javno dostupnim internetskim stranicama.”;

(c) u stavku 5. točka (c) zamjenjuje se sljedećim:

„(c) Komisija donosi provedbene akte koji sadržavaju njezinu odluku o tome je li odluka države članice da obustavi plovidbu tog broda ili plovila ili da uvede dodatne mjere opravdana zbog ozbiljnog ugrožavanja sigurnosti života ili imovine ili okoliša, a ako takva obustava ili nametanje dodatnih mjera nisu opravdani, koji sadržavaju njezinu odluku kojom se od dotične države članice zahtijeva da povuče tu obustavu ili mjere. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 11. stavka 2.”;

9. članak 10. mijenja se kako slijedi:

(a) u stavku 1. točka (d) zamjenjuje se sljedećim:

„(d) posebna upućivanja na ‚međunarodne konvencije‘ i rezolucije IMO-a iz članka 2. točaka (g), (m), (q) i (zb), članka 3. stavka 2. točke (a), članka 6. stavka 1. točke (b) i članka 6. stavka 2. točke (b).”;

(b) u stavku 2.:

i. točka (b) zamjenjuje se sljedećim:

„(b) prilagodile tehničke specifikacije iz izmjena međunarodnih konvencija za brodove klasa B, C i D i plovila, s obzirom na stečeno iskustvo;”;

ii. dodaju se sljedeće točke:

„(c) pojednostavili i pojasnili tehnički elementi, s obzirom na iskustvo stečeno u njihovoj provedbi;

(d) ažurirala upućivanja na druge instrumente Unije koji se primjenjuju na nacionalne putničke brodove.”;

(c) stavci 3. i 4. zamjenjuju se sljedećim:

„3. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 10.a radi donošenja izmjena ove Direktive iz stavaka 1. i 2. ovog članka.

4. U iznimnim okolnostima u kojima je to propisno opravdano odgovarajućom analizom Komisije i kako bi se izbjegla ozbiljna i neprihvatljiva prijetnja pomorskoj sigurnosti, zdravlju, životu na brodu ili uvjetima rada ili morskom okolišu, ili neusklađenost s pomorskim zakonodavstvom Unije, Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 10.a kojima se ova Direktiva mijenja kako se za potrebe ove Direktive ne bi primjenjivala izmjena međunarodnih instrumenata iz članka 2.

Ti delegirani akti donose se najkasnije tri mjeseca prije isteka razdoblja utvrđenog na međunarodnoj razini za prešutno prihvaćanje dotične izmjene ili predviđenog datuma stupanja na snagu navedene izmjene. U razdoblju koje prethodi stupanju na snagu takvog delegiranog akta države članice suzdržavaju se od svih inicijativa kojima je cilj uključiti tu izmjenu u nacionalno zakonodavstvo ili primijeniti tu izmjenu dotičnog međunarodnog instrumenta.”;

10. umeće se sljedeći članak:

„Članak 10.a

Izvršavanje delegiranja ovlasti

1. Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 10. stavka 3. i članka 10. stavka 4. dodjeljuje se Komisiji podložno uvjetima utvrđenima u ovom članku.

2. Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 10. stavka 3. i članka 10. stavka 4. dodjeljuje se Komisiji na razdoblje od sedam godina počevši od ... [datum stupanja na snagu ove direktive o izmjeni]. Komisija izrađuje izvješće o delegiranju ovlasti najkasnije devet mjeseci prije kraja razdoblja od sedam godina. Delegiranje ovlasti prešutno se produljuje za razdoblja jednakog trajanja, osim ako se Europski parlament ili Vijeće tom produljenju usprotive najkasnije tri mjeseca prije kraja svakog razdoblja.
3. Europski parlament ili Vijeće u svakom trenutku mogu opozvati delegiranje ovlasti iz članka 10. stavka 3. i članka 10. stavka 4. Odlukom o opozivu prekida se delegiranje ovlasti koje je u njoj navedeno. Opoziv počinje proizvoditi učinke sljedećeg dana od dana objave te odluke u Službenom listu Europske unije ili na kasniji dan naveden u njoj. On ne utječe na valjanost delegiranih akata koji su već na snazi.
4. Prije donošenja delegiranog akta Komisija se savjetuje sa stručnjacima koje je imenovala svaka država članica u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016.
5. Čim donese delegirani akt, Komisija ga istodobno priopćuje Europskom parlamentu i Vijeću.

6. Delegirani akt donesen na temelju članka 10. stavka 3. ili članka 10. stavka 4. stupa na snagu samo ako ni Europski parlament ni Vijeće u roku od dva mjeseca od priopćenja tog akta Europskom parlamentu i Vijeću na njega ne podnesu nikakav prigovor ili ako su prije isteka tog roka i Europski parlament i Vijeće obavijestili Komisiju da neće podnijeti prigovore. Taj se rok produljuje za dva mjeseca na inicijativu Europskog parlamenta ili Vijeća.”;

11. članak 11. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

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

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

(b) stavak 3. briše se;

12. članak 12. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

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

(a) osnovnom pregledu prije puštanja broda u plovidbu;

(b) redovitom pregledu svakih 12 mjeseci; i

(c) dodatnim pregledima, prema potrebi.”;

(b) stavak 2. briše se;

13. članak 13. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

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

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

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

(c) stavak 4. zamjenjuje se sljedećim:

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

14. članak 14. briše se;

15. umeće se sljedeći članak:

„Članak 16.a
Preispitivanje

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

16. Prilog I. mijenja se kako slijedi:

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

„Na svakom brodu mora biti stalno izložen opći plan protupožarne zaštite namijenjen brodskim časnicima, koji za svaku palubu jasno pokazuje upravljačke stanice, različite požarne sekcije zatvorene pregradama klase „A”, sekcije zatvorene pregradama klase „B” s podacima o sustavu za otkrivanje požara i protupožarni alarm, o sustavu za raspršivanje, uređajima za gašenje požara, sredstvima za pristup u razne odjeljke, na palube itd. te o ventilacijskom sustavu uključujući podatke o upravljanju ventilatorima, položajima zaklopki i identifikacijskim brojevima ventilatora za svaku sekciju. Ti podaci mogu se navesti i u knjižici uputa, čiji primjerak mora imati svaki časnik, a jedan primjerak mora biti stalno dostupan na brodu. Planovi i knjižice s uputama moraju se stalno ažurirati, a sve izmjene moraju se unijeti što prije. Planovi i upute moraju biti na službenom jeziku države zastave. Ako taj jezik nije ni engleski ni francuski, mora postojati prijevod na jedan od ta dva jezika. Za brod koji obavlja nacionalnu plovidbu u drugoj državi članici mora postojati prijevod na službeni jezik te države luke ako taj jezik nije ni engleski ni francuski.”;

- (b) u prvom stavku bilješke 1. uz tablicu u poglavlju III. stavku 2. uvodni dio zamjenjuje se sljedećim:

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

Članak 2.

Prenošenje

1. Države članice do ... [24 mjeseca od stupanja na snagu ove Direktive] donose i objavljuju odredbe potrebne radi usklađivanja s ovom Direktivom. One o tome odmah obavješćuju Komisiju.

One primjenjuju te odredbe od ... [24 mjeseca od stupanja na snagu].

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

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 Strasbourgu

Za Europski parlament

Predsjednik

Za Vijeće

Predsjednik