

Bruselj, 21. februar 2022
(OR. en)

6405/22

Medinstitucionalna zadeva:
2022/0036 (COD)

MAR 28
OMI 18
CODEC 191

PREDLOG

Pošiljatelj:	za generalno sekretarko Evropske komisije: direktorica Martine DEPREZ
Datum prejema:	18. februar 2022
Prejemnik:	generalni sekretar Sveta Evropske unije Jeppe TRANHOLM- MIKKELSEN
Št. dok. Kom.:	COM(2022) 53 final
Zadeva:	Predlog DIREKTIVE EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA o spremembi Direktive 2003/25/ES glede vključitve izboljšanih zahtev glede stabilnosti in njene uskladitve z zahtevami glede stabilnosti, ki jih je opredelila Mednarodna pomorska organizacija

Delegacije prejmejo priloženi dokument COM(2022) 53 final.

Priloga: COM(2022) 53 final



EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 18.2.2022
COM(2022) 53 final

2022/0036 (COD)

Predlog

DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

**o spremembi Direktive 2003/25/ES glede vključitve izboljšanih zahtev glede stabilnosti
in njene uskladitve z zahtevami glede stabilnosti, ki jih je opredelila Mednarodna
pomorska organizacija**

(Besedilo velja za EGP)

{SWD(2022) 29 final}

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. OZADJE PREDLOGA

• Razlogi za predlog in njegovi cilji

Ta predlog zadeva spremembo Direktive 2003/25/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 14. aprila 2003 o posebnih zahtevah glede stabilnosti RO-RO potniških ladij¹.

Komisija je leta 2017 v okviru programa Komisije za ustreznost in uspešnost predpisov (REFIT) in agende za boljše pravno urejanje ter kot takojšnji nadaljnji ukrep po preverjanju ustreznosti zakonodaje EU o varnosti potniških ladij² predstavila tri predloge za spremembo te zakonodaje. Evropski parlament in Svet sta 15. novembra 2017 sprejela direktive 2017/2108³, 2017/2109⁴ in 2017/2110⁵.

Del tega preverjanja ustreznosti je bila tudi Direktiva 2003/25/ES, ki ureja posebne zahteve glede stabilnosti RO-RO potniških ladij. Vendar Komisija ni predložila predloga za njeno spremembo, ker so takrat v okviru Mednarodne pomorske organizacije (IMO) potekale razprave o standardih stabilnosti za ladje v poškodovanem stanju. Po sprejetju revidiranih mednarodnih pravil⁶ je Komisija zdaj pripravljena predlagati spremembo zahtev EU glede stabilnosti v poškodovanem stanju.

Splošni cilj revizije zakonodaje EU o varnosti potniških ladij je poenostaviti in racionalizirati obstoječi regulativni okvir, da bi (i) ohranili pravila EU, kjer je to potrebno in sorazmerno; (ii) zagotovili njihovo pravilno izvajanje ter (iii) odpravili morebitno prekrivanje obveznosti in nedoslednosti med različnimi zakonodajnimi akti. Glavni cilj je zagotoviti jasen, enostaven in posodobljen pravni okvir, ki bi ga bilo lažje izvajati, spremljati in uveljavljati, s čimer bi se povečala splošna raven varnosti.

Za ladje, ki opravljajo mednarodna potovanja, vključno s plovbo med dvema državama članicama, se uporabljajo mednarodne konvencije (v okviru IMO) in nekatera pravila EU. Najpomembnejša konvencija v zvezi z varnostjo je Mednarodna konvencija o varstvu človeškega življenja na morju (Konvencija SOLAS) iz leta 1974 in njen protokol iz leta 1988. Splošne zahteve glede stabilnosti iz Konvencije SOLAS 90 (kot so opredeljene v besedilu Direktive z vsemi veljavnimi spremembami) so bile določene na deterministični podlagi in vključene v pravilo II-1/B/8 Konvencije SOLAS. Te zahteve veljajo v vsej Uniji zaradi neposredne uporabe Konvencije SOLAS za mednarodna potovanja in uporabe

¹ UL L 123, 17.5.2003, str. 22.

² Rezultati preverjanja ustreznosti so bili 16. oktobra 2015 sporočeni Evropskemu parlamentu in Svetu (COM(2015) 508).

³ Direktiva (EU) 2017/2108 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. novembra 2017 o spremembi Direktive 2009/45/ES o varnostnih predpisih in standardih za potniške ladje (UL L 315, 30.11.2017).

⁴ Direktiva (EU) 2017/2109 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. novembra 2017 o spremembi Direktive Sveta 98/41/ES o registraciji oseb, ki potujejo s potniškimi ladjami, ki plujejo v pristanišča držav članic Skupnosti ali iz njih, in Direktive 2010/65/EU Evropskega parlamenta in Sveta o formalnostih poročanja za ladje, ki priplujejo v pristanišča držav članic in/ali izplujejo iz njih (UL L 315, 30.11.2017, str. 52).

⁵ Direktiva (EU) 2017/2110 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. novembra 2017 o sistemu inšpekcijskih pregledov za varno izvajanje linijskih prevozov z ro-ro potniškimi ladjami in visokohitrostnimi potniškimi plovili ter spremembi Direktive 2009/16/ES ter razveljavitvi Direktive Sveta 1999/35/ES (UL L 315, 30.11.2017, str. 61).

⁶ Pravila iz Mednarodne konvencije o varstvu človeškega življenja na morju (Konvencija SOLAS) iz leta 1974, kakor je bila spremenjena (Konvencija SOLAS 2020, ki vključuje spremembe iz leta 2020).

Direktive 2009/45/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 6. maja 2009 o varnostnih predpisih in standardih za potniške ladje (Prenovitev)⁷ za notranja potovanja.

Poleg mednarodnih zahtev se za potniške ladje, RO-RO potniške ladje in visokohitrostna plovila uporabljajo tudi posebna pravila EU. V Direktivi 2003/25/ES so določene zahteve glede stabilnosti RO-RO potniških ladij v poškodovanem stanju za vse RO-RO potniške ladje, ki opravljajo linijski prevoz v pristanišče države članice ali iz njega ne glede na njihovo zastavo, ko opravljajo mednarodna potovanja. Njen cilj je zagotoviti stabilnost teh ladij po poškodbi, ki bo izboljšala možnost za nadaljnje obratovanje te vrste plovil v primeru škode, nastale zaradi trčenja. Po nesreči trajekta *MS Estonia*, ki se je zgodila 28. septembra 1994, je osem evropskih držav (med njimi sedem držav članic), sprožilo pobudo (Stockholmski sporazum z dne 28. februarja 1996) za uvedbo višjega standarda stabilnosti za RO-RO potniške ladje v poškodovanem stanju, ki bi upošteval učinek zbiranja vode na krovu za RO-RO tovor in ladjam omogočil, da nadalje obratujejo v težjih razmerah, kakor jih predvideva standard SOLAS 90, in sicer do opredeljene višine valov 4 m. Na podlagi te pobude je Komisija predstavila predlog direktive, nato pa sta Evropski parlament in Svet sprejela Direktivo 2003/25/ES.

Posebne zahteve EU glede stabilnosti dopolnjujejo zahteve Konvencije SOLAS glede stabilnosti v poškodovanem stanju, da se upošteva zbiranje vode na krovu za RO-RO tovor, kadar je ladja v poškodovanem stanju, njena količina pa je odvisna od nadvodja v poškodovanem stanju in opredeljene višine valov na območju obratovanja. Zahteve iz Direktive 2003/25/ES se z Direktivo 2009/45/ES uporabljajo tudi za RO-RO potniške ladje, ki trgujejo na notranjem trgu znotraj Evropske unije. V tej direktivi so ladje in morska območja razporejena v štiri kategorije (A, B, C in D) glede na oddaljenost od obale in kritično višino valov. Za RO-RO potniške ladje v razredih A, B in C je treba uporabljati zahteve Direktive 2003/25/ES.

Na podlagi ocene zakonodaje o varnosti potniških ladij v okviru programa REFIT je bilo pripravljeno priporočilo za oceno možnosti za usklajitev regulativnega pristopa EU v zvezi s posebnimi zahtevami glede stabilnosti RO-RO potniških ladij z mednarodno zakonodajo, pod pogojem, da se ohrani vsaj sedanja raven varnosti, določena v Direktivi 2003/25/ES.

Glede na razlike med revidirano Konvencijo SOLAS (različica, ki se uporablja od leta 2020) in posebnimi zahtevami EU glede stabilnosti RO-RO potniških ladij v poškodovanem stanju sta bili potreba po Direktivi 2003/25/ES in njena dodana vrednost ocenjeni na podlagi tega, ali zahteve iz Konvencije SOLAS zagotavljajo enako raven varnosti.

V skladu s sklepi Komisije v okviru programa REFIT in ob upoštevanju razvoja dogodkov na mednarodni ravni je bila Komisiji zaupana naloga, da oceni možnost, da na podlagi mednarodnih standardov predlaga spremembo ali razveljavitev posebnih zahtev EU glede stabilnosti RO-RO potniških ladij v poškodovanem stanju, če so bile te (od leta 2020) za Unijo zadovoljivo nadgrajene. V ta namen je bila izvedena strokovna študija, v kateri so bile analizirane tehnične možnosti in možnosti politike, in sicer različne možnosti v zvezi z zahtevanim indeksom pregraditve R in omejitvami višine valov, kot jih nalaga Direktiva 2009/45/ES, v verjetnostnem konceptu in alternativah za dodatne deterministične zahteve. Ocenjeno je bilo tudi, ali bodo zahteve iz Direktive 2003/25/ES ostale relevantne, dokler se ne dokaže, da je ustrezna raven varnosti, določena na mednarodni ravni, enakovredna ali višja.

⁷ UL L 163, 25.6.2009, str. 1.

Poleg tehničnih rešitev za izračune stabilnosti v poškodovanem stanju za različne vrste ladij je bilo na podlagi rezultatov strokovne študije podano tudi priporočilo, naj se v verjetnostnem konceptu ne upoštevajo omejitve višine valov. Izračuni, opravljeni na vzorčni ladji, niso pokazali, da omejitve višine valov, ki so posledica normaliziranega faktorja „s“ ali pričakovane kritične višine valov, pomembno vplivajo na splošno možnost za nadaljnje obratovanje, kot je izražena z indeksom A. Zato uvedba ločenih zahtev glede omejitev višine valov za obratovanje v zvezi s stabilnostjo v poškodovanem stanju v verjetnostnem konceptu ni smiselna.

Ob upoštevanju rezultatov študije ter splošnega cilja poenostavitve in racionalizacije regulativnega okvira EU za varnost potniških ladij je bil pripravljen predlog za spremembo Direktive 2003/25/ES. Posebni cilji revizije navedene direktive so:

- zagotoviti skladnost, kolikor je to izvedljivo, z nedavno posodobljenimi mednarodnimi standardi za zagotavljanje stabilnosti v poškodovanem stanju, kot so bili dogovorjeni v IMO za potniške ladje;
- zmanjšati zapletenost ter tehnično in upravno breme, ki izhajajo predvsem iz dveh različnih ureditev za ocenjevanje možnosti za nadaljnje obratovanje RO-RO potniških ladij v poškodovanem stanju;
- omejiti dvoumnost opredelitev in zahtev, kadar je to mogoče, ob upoštevanju spremenjene Direktive 2009/45/ES ter
- odpraviti zastarele določbe v zvezi z mednarodnimi instrumenti, ki niso več relevantni ali veljavni.

Zaradi jasnosti in doslednosti so v tem predlogu posodobljene tudi številni opredelitve in sklicevanja na zadevno zakonodajo EU in pravila Konvencije SOLAS.

• **Skladnost z veljavnimi predpisi s področja zadevne politike**

Predlog je v celoti skladen z vsemi tremi direktivami o spremembi glede varnosti potniških ladij, ki so bile sprejete decembra 2017, tj. direktivami 2017/2108, 2017/2109 in 2017/2110. Zagotavlja tudi skladnost z Direktivo 2009/16/ES⁸ o pomorski inšpekciji države pristanišča. Predlog je v celoti skladen s priporočili glede preverjanja ustreznosti in belo knjigo iz leta 2011 o prihodnosti prometa⁹, v kateri je priznana potreba po posodobitvi veljavnega zakonodajnega okvira EU za varnost potniških ladij.

• **Skladnost z drugimi politikami Unije**

Predlog je del programa Komisije REFIT in izpolnjuje njeno agendo za boljše pravno urejanje, saj zagotavlja, da je obstoječa zakonodaja enostavna in jasna, da ne ustvarja nepotrebnega bremena, hkrati pa sledi političnemu, družbenemu in tehnološkemu razvoju. Prispeva tudi k ciljem strategije za pomorski promet do leta 2018 z zagotavljanjem kakovostnih trajektnih storitev na področju linijskega potniškega prevoza v EU.

⁸ Glej prejšnjo opombo.

⁹ Bela knjiga „Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu“ (COM(2011) 144).

2. PRAVNA PODLAGA, SUBSIDIARNOST IN SORAZMERNOST

• Pravna podlaga

Pravna podlaga direktive o spremembi je člen 100(2) PDEU, v katerem so določeni ukrepi za izboljšanje varnosti v prometu in posebne določbe za pomorski promet.

• Subsidiarnost (za neizključno pristojnost)

Na zahtevo Sveta¹⁰ je bila zakonodaja EU o varnosti potniških ladij večinoma oblikovana na podlagi mednarodnih zahtev in kot odziv na številne večje nesreče (na primer nesreče trajektov *Herald of Free Enterprise* in *MS Estonia*). V primerjavi z mednarodnimi standardi, določenimi v konvencijah IMO, so bili nekateri vidiki strožji na ravni Unije, kot velja za zahteve glede stabilnosti RO-RO ladij v poškodovanem stanju iz Direktive 2003/25/ES.

Zakonodaja o varnosti potniških ladij z izjemo štirih neobalnih držav zadeva večino držav članic kot države zastave in države pristanišča.

• Sorazmernost

Predlog je bil pripravljen ob upoštevanju najnovejšega razvoja dogodkov na mednarodni ravni in rezultatov tehnične študije Komisije, v kateri je bila opravljena primerjava regulativnega okvira iz Direktive 2003/25/ES z regulativnim okvirom iz Konvencije SOLAS 2020, pri čemer so bili opredeljeni in predloženi dokazi o morebitnih varnostnih pomanjkljivostih med obema sklopoma pravil. Komisija je opredelila, ocenila in preučila tudi alternativne ukrepe, s katerimi bi bilo mogoče odpraviti take varnostne pomanjkljivosti (za večjo varnost) z upoštevanjem splošne možnosti za nadaljnje obratovanje ladje.

Predlog za spremembo zahtev glede stabilnosti v poškodovanem stanju za novozgrajene in novo certificirane RO-RO potniške ladje ter odpravo prekrivanja, zastarelih opredelitev in sklicevanj se šteje za edino sorazmerno in skladno možnost. Zagotavlja, da sedanja visoka raven varnosti ni ogrožena.

V skladu z načelom sorazmernosti direktiva ostaja najprimernejša oblika za doseganje ciljev. Določa skupna načela in ravni varnosti, zagotavlja njihovo izvrševanje, vendar izbira glede praktičnih in tehničnih postopkov za njihovo izvajanje prepušča posamezni državi članici. Tako je vsaka država članica sama odgovorna za to, da določi orodja izvajanja, ki najbolj ustrezajo njenemu notranjemu sistemu. Direktiva zagotavlja tudi, da se cilj poenostavitve tega predloga doseže v največji možni meri, čeprav ga bo med izvajanjem na koncu določila vsaka država članica posebej.

• Izbira instrumenta

Za zagotovitev jasnega in doslednega oblikovanja zakonodaje se za najustreznejšo pravno rešitev šteje direktiva o spremembi.

¹⁰ Resolucija Sveta z dne 22. decembra 1994 o varnosti ro-ro potniških trajektov (94/C 379/05) (UL C 379, 31.12.1994, str. 8).

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

- **Naknadne ocene/preverjanja ustreznosti obstoječe zakonodaje**

Preverjanje ustreznosti je pokazalo, da so ključni cilji zakonodaje EU o varnosti potniških ladij, povezani z varnostjo potnikov, na splošno izpolnjeni in še vedno zelo pomembni. Rezultat pravnega okvira EU za varnost potniških ladij so skupna raven varnosti za potniške ladje v Uniji in enaki konkurenčni pogoji med upravljavci, 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. Podana so bila priporočila za poenostavitev, pojasnitev in razveljavitev številnih dvoumnih, zastarelih ali prekrivajočih se zahtev. V zvezi z zahtevami glede stabilnosti v poškodovanem stanju je bilo v okviru preverjanja ustreznosti priporočeno, da se oceni možnost, da se na podlagi posodobljenih mednarodnih standardov predlagajo spremembe ali razveljavitev posebnih zahtev EU glede stabilnosti RO-RO potniških ladij v poškodovanem stanju.

- **Posvetovanja z deležniki**

Ob upoštevanju tehnične narave predvidenega predloga je bilo kot najprimernejše orodje izbrano ciljno posvetovanje. V strokovni skupini za varnost potniških ladij so bila opravljena posvetovanja z nacionalnimi strokovnjaki. V okviru tehnične študije, ki je bila oddana zunanjim izvajalcem, sta bili organizirani dve delavnici, pri čemer so bile k sodelovanju povabljene države članice, pa tudi združenja sektorja in potnikov.

Rezultati tehnične študije, ki jo je Komisija oddala zunanjim izvajalcem za namene priprave te revizije, so navedeni v delovnem dokumentu služb Komisije, ki je priložen predlogu. Predlagano strukturo zahtev glede stabilnosti v poškodovanem stanju glede na zmogljivost ladij je podprla velika večina nacionalnih strokovnjakov. Na podlagi skrbno pregledanih pripomb nacionalnih strokovnjakov in deležnikov so bile v predlog uvedenečasne alternative za novozgrajene ladje, ki lahko prevažajo največ 1 350 oseb. Uporaba teh dveh možnosti bi bila ocenjena deset let po začetku izvajanja spremembe.

Vse pripombe in predlogi, ki so jih nacionalni strokovnjaki in deležniki iz sektorja predstavili med razpravami na sestankih strokovne skupine, so bili ocenjeni ob upoštevanju splošnega cilja, da se zagotovi vsaj ohranitev obstoječe ravni varnosti.

- **Zbiranje in uporaba strokovnih mnenj**

Ta pregled temelji predvsem na podatkih, zbranih med postopkom preverjanja ustreznosti, kot so navedeni v delovnem dokumentu služb Komisije „Nova usmeritev: Preverjanje ustreznosti zakonodaje EU o varnosti potniških ladij“, sprejetem 16. oktobra 2015¹¹.

Poleg podatkov in posvetovanj, opravljenih v okviru preverjanja ustreznosti, je bil za pripravo tega predloga za poenostavitev potreben prispevek tehničnih in pravnih strokovnjakov v zvezi s konkretnim oblikovanjem tehničnih opredelitev in jasno pravno formulacijo. To strokovno znanje je bilo pridobljeno v okviru Komisije, Evropske agencije za pomorsko varnost (EMSA) in strokovne skupine za varnost potniških ladij. Predstavljeno je v delovnem dokumentu služb Komisije, priloženem predlogu.

¹¹ SWD(2015) 197 final.

- **Ocena učinka**

Ta predlog neposredno dopolnjuje preverjanje ustreznosti, v okviru katerega so bila opredeljena vprašanja glede uskladitve in poenostavitve ter ocenjena možnost poenostavitve. Kot je poudarjeno v delovnem dokumentu služb Komisije, je ta predlog zelo tehnične narave. Temelji na rezultatih tehnične študije, opravljene v sodelovanju z visoko specializiranimi strokovnjaki s posebnim znanjem na tem področju. Poleg tega ta pobuda zagotavlja uskladitev z mednarodnimi pravili, ki jih je določila IMO. V skladu s smernicami Komisije za boljše pravno urejanje ni bila izvedena celovita ocena učinka.

Kljub temu je dokumentu priložen delovni dokument služb Komisije, ki opozarja na priporočila na podlagi pregleda ustreznosti in pojasnjuje razloge za uporabo predlaganih rešitev s tehničnega in pravnega vidika. Vključuje povzetek rezultatov tehnične študije, ki jo je Komisija izvedla v podporo tej pobudi.

- **Primernost in poenostavitev ureditev**

Glavni cilj tega predloga je zmanjšati zapletenost ter tehnično in upravno breme v zvezi z zahtevami glede stabilnosti v poškodovanem stanju, ki izhajajo predvsem iz dveh različnih ureditev ocene možnosti za nadaljnje obratovanje RO-RO potniških ladij v poškodovanem stanju. Njen cilj je tudi zagotoviti skladnost, kolikor je to izvedljivo, z nedavno posodobljenimi mednarodnimi standardi glede stabilnosti v poškodovanem stanju, kot so bili dogovorjeni v okviru IMO za potniške ladje. Predvidena uskladitev z mednarodnimi pravili in poenostavitev bosta racionalizirali breme izračuna za ladjedelniške družbe in upravljavce.

- **Temeljne pravice**

Predlog nima posledic za varstvo temeljnih pravic.

4. PRORAČUNSKE POSLEDICE

Predlog ne vpliva na proračun Unije.

5. DRUGI ELEMENTI

- **Načrti za izvajanje ter ureditev spremljanja, ocenjevanja in poročanja**

V skladu s smernicami za boljše pravno urejanje¹² izvedbeni načrti niso potrebni za direktive z zelo tehničnim področjem uporabe.

Glede na to, da so bile v osnutku direktive o spremembi predlagane alternativne tehnične rešitve za nekatere kategorije ladij, so bile za države članice opredeljene primerne ureditve spremljanja in poročanja. Ključni podatki o novozgrajenih ladjah in izračunih stabilnosti v poškodovanem stanju bodo zbrani in ocenjeni s pomočjo agencije EMSA. Po desetih letih izvajanja revidiranih zahtev bo opravljena ocena in direktiva bo revidirana.

- **Obrazložitveni dokumenti (za direktive)**

Obrazložitveni dokumenti niso zahtevani: spremenjene zahteve iz Direktive so sicer tehnične narave, vendar za svoje ciljne uporabnike niso zapletene.

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

- **Natančnejša pojasnitev posameznih določb predloga**

Člen 1 osnutka direktive o spremembi je njegov glavni del in vsebuje spremembe številnih določb Direktive 2003/25/ES.

Vseбина, področje uporabe in opredelitev pojmov

V točki 1 se spremenijo številne obstoječe opredelitve pojmov, kot so „obstoječa ladja“, „nova ladja“, „linijski prevoz“, „država pristanišča“ in „posebne zahteve glede stabilnosti“.

Opredeljena višina valov

V točki 2 je bolje opredeljen pojem „opredeljena višina valov“, področje njegove uporabe pa je omejeno na ladje, ki bodo izpolnjevale posebne zahteve glede stabilnosti v poškodovanem stanju iz Priloge I, oddelek A, k Direktivi 2003/25/ES.

Morska območja

V točki 3 je poenostavljena obveznost držav članic, da objavijo svoje sezname morskih območij skupaj z vrednostmi opredeljene višine valov.

Posebne zahteve glede stabilnosti

V točki 4 so navedene revidirane posebne zahteve glede stabilnosti. Ta pravila so razdeljena a) glede na datum, ko je bil položen gredelj ladje ali ko je bila ladja v podobni fazi gradnje ali b) glede na zmogljivost ladij za prevoz potnikov na krovu. Za obstoječe in že certificirane ladje se bodo še naprej uporabljale sedanje zahteve, medtem ko bodo morale novozgrajene in na novo certificirane ladje, ki bodo začele izvajati linijski prevoz v EU, izpolnjevati posodobljene mednarodne predpise (Konvencija SOLAS 2020 za ladje z zmogljivostjo prevoza več kot 1 350 oseb na krovu) skupaj s posebno zahtevo EU za indeks R (Konvencija SOLAS 2020 + vrednost indeksa R SDC3 – za ladje, ki lahko na krovu prevažajo do največ 1 350 oseb).

Za prehodno obdobje desetih let sta bili za ladje, ki lahko na krovu prevažajo do največ 1 350 oseb, podani dve alternativni v zvezi z zahtevami glede stabilnosti – veljavna pravila iz Priloge I, oddelek A, ali posodobljena pravila iz Priloge I, oddelek B. Po desetih letih bi se uporaba obeh možnosti ocenila in Direktiva bi se ustrezno revidirala.

Iz točke 5 se črtajo odvečne določbe o „ uvedbi posebnih zahtev glede stabilnosti“, postopku, ki je sledil sprejetju Direktive 2003/25/ES.

V točki 6 so potrebne spremembe določb v zvezi s „spričevali“. Te spremembe izhajajo iz uvedbe novega Priloge I, oddelek B, k Direktivi 2003/25/ES in sprememb, uvedenih z Direktivo (EU) 2017/2110, v kateri je bil opuščen pojem „država gostiteljica“, nadomestil pa ga je pojem „država pristanišča“.

Točka 7 spreminja določbe v zvezi s „sezonskim obratovanjem in obratovanjem v krajšem časovnem obdobju“ ter omejeno uporabo koncepta opredeljene višine valov za ladje, ki izpolnjujejo zahteve glede stabilnosti iz Priloge I, oddelek A.

V točki 8 je napovedan pregled izvajanja revidirane zahteve glede stabilnosti deset let po njenem sprejetju.

V točki 9 je več uradnih revizij sedanje zahteve glede stabilnosti, ki jih je treba vključiti v Prilogo I, oddelek A.

V točki 10 so uvedene nove posebne zahteve glede stabilnosti iz Priloge I, oddelek B.

V točki 11 je uvedena nova Priloga III, v kateri je opredeljen sklop tehničnih podatkov, ki jih države članice uradno sporočijo Komisiji za vse novozgrajene in na novo certificirane RO-RO potniške ladje, ki so začele redno obratovati v Uniji. Ti podatki bi se uporabili za oceno izvajanja spremenjene Direktive 2003/25/ES.

Predlog

DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o spremembi Direktive 2003/25/ES glede vključitve izboljšanih zahtev glede stabilnosti in njene uskladitve z zahtevami glede stabilnosti, ki jih je opredelila Mednarodna pomorska organizacija

(Besedilo velja za EGP)

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 odbora¹³,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij¹⁴,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) V Direktivi 2003/25/ES Evropskega parlamenta in Sveta¹⁵ je določena enotna raven posebnih zahtev glede stabilnosti RO-RO potniških ladij, ki bodo izboljšale možnosti za nadaljnje obratovanje te vrste plovil v primeru škode, nastale zaradi trčenja, in zagotovile visoko raven varnosti za potnike in posadko skupaj z zahtevami, določenimi v Konvenciji SOLAS, ki velja na dan sprejetja Direktive (Konvencija SOLAS 90).
- (2) Mednarodna pomorska organizacija (IMO) je 15. junija 2017 z Resolucijo MSC.421(98) sprejela revidirane posebne določbe glede stabilnosti za potniške ladje v poškodovanem stanju, ki se uporabljajo tudi za RO-RO potniške ladje. Navedeni razvoj je treba upoštevati na mednarodni ravni ter uskladiti pravila in zahteve Unije s pravili in zahtevami iz Mednarodne konvencije o varstvu človeškega življenja na morju (v nadaljnjem besedilu: Konvencija SOLAS) za RO-RO potniške ladje, ki opravljajo mednarodna potovanja.
- (3) Resolucija IMO št. 14 Konference SOLAS iz leta 1995 je članicam IMO omogočila sklepanje regionalnih sporazumov, če menijo, da prevladujoče razmere na morju in drugi lokalne razmere zahtevajo posebne zahteve glede stabilnosti na določenem območju. Deterministične zahteve glede stabilnosti RO-RO potniških ladij iz Priloge I k Direktivi 2003/25/ES se razlikujejo od novih mednarodnih verjetnostnih zahtev, pri

¹³ UL C , , str. .

¹⁴ UL C , , str. .

¹⁵ Direktiva 2003/25/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 14. aprila 2003 o posebnih zahtevah glede stabilnosti RO-RO potniških ladij (UL L 123, 17.5.2003, str. 22).

katerih se varnost RO-RO potniške ladje meri na podlagi verjetnosti nadaljnega obratovanja po trčenju. Mednarodna verjetnostna ureditev je določena v poglavju II-1 Konvencije SOLAS. Nove zahteve bi bilo treba vključiti v Direktivo 2003/25/ES.

- (4) Zahteve iz Direktive 2009/45/ES Evropskega parlamenta in Sveta¹⁶ se še naprej uporabljajo za RO-RO potniške ladje. Na podlagi ocene ravni varnosti, ki jo zagotavljajo zahteve iz Konvencije SOLAS 2020, za RO-RO potniške ladje različnih velikosti je bilo ugotovljeno, da uporaba zahtev glede stabilnosti v skladu s Konvencijo SOLAS 2020 pomeni znatno zmanjšanje tveganja za RO-RO potniške ladje, ki lahko prevažajo več kot 1 350 oseb na krovu, v primerjavi z zahtevami iz Direktive 2003/25/ES v kombinaciji s Konvencijo SOLAS, kakor je bila spremenjena z ustreznimi instrumenti IMO, veljavno v času njenega sprejetja (Konvencija SOLAS 90).
- (5) Zahteve glede stabilnosti, ki so določene v tej direktivi za RO-RO potniške ladje, ki lahko prevažajo največ 1 350 oseb na krovu, bi bilo pri nekaterih zasnovah navedenih ladij težko izvajati. Zato bi morali upravljavci, ki imajo v lasti ali uporabljajo te ladje za linijski prevoz v Uniji, imeti možnost, da uporabijo zahteve glede varnosti, ki so se uporabljale pred začetkom veljavnosti te direktive. Države članice bi morale o uporabi te možnosti uradno obvestiti Komisijo skupaj z naborom podatkov, povezanih z zadevnimi ladjami. Komisija bi morala deset let po datumu začetka veljavnosti te direktive oceniti uporabo te možnosti, da bi sprejela odločitev o nadaljnji reviziji te direktive.
- (6) Za RO-RO potniške ladje, ki lahko prevažajo največ 1 350 oseb na krovu, bi morala biti neobvezna uporaba zahtev iz Konvencije SOLAS 2020 pogojena s stopnjo indeksa R, ki je višja od stopnje, opredeljene v Konvenciji SOLAS 2020, da se doseže ustrezna raven varnosti.
- (7) Za zagotovitev potrebne ravni varnosti bi se morale posebne zahteve glede stabilnosti v poškodovanem stanju uporabljati tudi za obstoječe RO-RO potniške ladje, ki niso bile nikoli certificirane v skladu z Direktivo 2003/25/ES in se bodo začele uporabljati za linijski prevoz v Uniji.
- (8) Da bi Komisija lahko ocenila izvajanje te direktive ter o tem poročala Evropskemu parlamentu in Svetu do *[Urad za publikacije: prosimo, vstavite datum: deset let po začetku veljavnosti te direktive o spremembi]*, bi morale države članice zagotoviti podatke o vsaki novi RO-RO potniški ladji, ki je bila certificirana po *[Urad za publikacije: prosimo, vstavite datum: eno leto po začetku veljavnosti te direktive o spremembi]* za linijski prevoz v skladu z zahtevami glede stabilnosti iz te direktive, in pri tem upoštevati strukturo, določeno v Prilogi.
- (9) Ker je bila Direktiva 2009/16/ES Evropskega parlamenta in Sveta¹⁷ spremenjena, Direktiva Sveta 1999/35/ES¹⁸ pa razveljavljena z Direktivo (EU) 2017/2110 Evropskega parlamenta in Sveta¹⁹, pojem „država gostiteljica“ ni več relevanten in bi ga bilo zato treba nadomestiti s pojmom „država pristanišča“.

¹⁶ 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).

¹⁷ 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).

¹⁸ 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).

¹⁹ Direktiva (EU) 2017/2110 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. novembra 2017 (UL L 315, 30.11.2017, str. 61).

(10) Direktivo 2003/25/ES je zato treba ustrezno spremeniti –
SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

Člen 1

Spremembe Direktive 2003/25/ES

Direktiva 2003/25/ES se spremeni:

(1) člen 2 se spremeni:

(a) točki (b) in (c) se nadomestita z naslednjim besedilom:

„(b) ‚obstoječa RO-RO potniška ladja‘ pomeni RO-RO potniško ladjo, katere gredeľ je položen ali je v podobni fazi gradnje pred *[Urad za publikacije, prosimo, tukaj vstavite datum: eno leto po datumu začetka veljavnosti te direktive o spremembi]*; podobna faza gradnje pomeni fazo, v kateri:

- (i) se začne gradnja, razpoznavna za določeno ladjo, ter
- (ii) se začne montaža navedene ladje, ki vsebuje najmanj 50 ton ali 1 % ocenjene mase gradbenega materiala, pri čemer se upošteva manjša vrednost;

(c) ‚nova RO-RO potniška ladja‘ pomeni RO-RO potniško ladjo, ki ni obstoječa ladja;“;

(b) točka (e) se nadomesti z naslednjim:

„(e) ‚Konvencija SOLAS‘ pomeni Mednarodno konvencijo o varstvu človeškega življenja na morju iz leta 1974 in njene veljavne spremembe;“;

(c) vstavijo se naslednje točke (ea), (eb) in (ec):

„(ea) ‚SOLAS 90‘ pomeni Mednarodno konvencijo o varstvu človeškega življenja na morju iz leta 1974, kakor je bila spremenjena z naslednjimi instrumenti IMO:

- 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) ‚Konvencija SOLAS 2009‘ pomeni Mednarodno konvencijo o varstvu človeškega življenja na morju iz leta 1974, kakor je bila spremenjena z Resolucijo MSC.216(82);

(ec) ‚Konvencija SOLAS 2020‘ pomeni Mednarodno konvencijo o varstvu človeškega življenja na morju iz leta 1974, kakor je bila spremenjena z Resolucijo MSC.421(98);“;

(d) točka (f) se nadomesti z naslednjim:

„(f) ‚linijski prevoz‘ pomeni zaporedje voženj RO-RO potniške ladje za prevoz med dvema istima ali več istimi pristanišči ali zaporedje potovanj iz istega pristanišča ali vanj brez vmesnih postankov:

- (i) po objavljenem voznem redu ali
- (ii) tako redno ali pogosto, da tvorijo prepoznavno sistematično zaporedje;“;

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

“i) ‚država pristanišča‘ pomeni državo članico, v katere pristanišča ali iz njih opravlja RO-RO potniška ladja linijski prevoz;“;

(f) točka (k) se nadomesti z naslednjim:

„(k) ‚posebne zahteve glede stabilnosti‘ pomenijo zahteve glede stabilnosti, navedene v členu 6;“;

(g) doda se naslednja točka (n):

„(n) ‚upravljavec‘ pomeni pravno ali fizično osebo, ki je prevzela odgovornost za upravljanje ladje“;

(2) v členu 3 se odstavek 2 nadomesti z naslednjim:

„2. Vsaka država članica kot država pristanišča zagotovi, da RO-RO potniške ladje, ki plujejo pod zastavo države, ki ni država članica, v celoti izpolnjujejo zahteve te direktive, preden lahko opravljajo linijske prevoze iz pristanišč navedene države članice ali v njih v skladu z Direktivo 2017/2110/ES Evropskega parlamenta in Sveta²⁰.“;

(3) člen 4 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 4

Opredeljena višina valov

²⁰ Direktiva (EU) 2017/2110 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. novembra 2017 o sistemu inšpekcijskih pregledov za varno izvajanje linijskih prevozov z ro-ro potniškimi ladjami in visokohitrostnimi potniškimi plovili ter spremembi Direktive 2009/16/ES ter razveljavitvi Direktive Sveta 1999/35/ES (UL L 315, 30.11.2017, str. 61).

Opredeljena višina valov (h_s) se uporabi za določanje višine vode na krovu za vozila, kadar se uporabljajo posebne zahteve glede stabilnosti, vsebovane v Prilogi I, oddelek A. Vrednosti opredeljene višine valov so tiste vrednosti, za katere ni verjetno, da bodo presežene za več kot 10 % na leto.“;

(4) člen 5 se spremeni:

(a) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

„1. Države pristanišča pripravijo in posodablajo seznam morskih območij, ki jih prečkajo RO-RO potniške ladje, ki opravljajo linijski prevoz v njihova pristanišča ali iz njih, pa tudi ustrezne vrednosti opredeljene višine valov na teh območjih.“;

(b) odstavek 3 se nadomesti z naslednjim:

„3. Seznam se objavi v javni zbirki podatkov, ki je na voljo na spletnem mestu pristojnih pomorskih oblasti. Lokacija takih podatkov ter vse dopolnitve seznama in razlogi zanje se uradno sporočijo Komisiji.“;

(5) člen 6 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 6

Posebne zahteve glede stabilnosti

1. Brez poseganja v uporabo Direktive 2009/45/ES morajo nove RO-RO potniške ladje, ki lahko prevažajo več kot 1 350 oseb na krovu, izpolnjevati posebne zahteve glede stabilnosti iz Konvencije SOLAS 2020, poglavje II-1, del B.

2. Nove RO-RO potniške ladje, ki lahko prevažajo največ 1 350 oseb na krovu, po izbiri upravljavca izpolnjujejo:

(a) posebne zahteve glede stabilnosti, določene v Prilogi I, oddelek A, k tej direktivi, ali

(b) posebne zahteve glede stabilnosti, določene v Prilogi I, oddelek B, k tej direktivi.

Uprava države zastave za vsako tako ladjo v dveh mesecih od datuma izdaje spričevala iz člena 8 uradno obvesti Komisijo o izbiri možnosti iz točke (a) ali (b) prvega pododstavka in temu obvestilu priloži podrobnosti iz Priloge III.

3. Pri uporabi zahtev, navedenih v Prilogi I, oddelek A, države članice uporabijo smernice, navedene v Prilogi II, kolikor je to izvedljivo in združljivo z zasnovo zadevne ladje.

4. Obstoječe RO-RO potniške ladje, ki lahko prevažajo več kot 1 350 oseb na krovu, uvedene v linijski prevoz v pristanišče države članice ali iz njega po *[Urad za publikacije: prosimo, vstavite datum: eno leto po datumu začetka veljavnosti te direktive o spremembi]*, ki niso bile nikoli certificirane v skladu s to direktivo, po izbiri upravljavca izpolnjujejo:

(a) posebne zahteve glede stabilnosti, določene v Konvenciji SOLAS 2020, poglavje II-1, del B, ali

(b) posebne zahteve iz Priloge I, oddelek A, k tej direktivi poleg zahtev iz Konvencije SOLAS 2009, poglavje II-1, del B.

Uporabljeni standard se zabeleži v ladijskem spričevalu, zahtevanem v členu 8.

5. Obstoječe RO-RO potniške ladje, ki lahko prevažajo največ 1 350 oseb na krovu, uvedene v linijski prevoz v pristanišče države članice ali iz njega po *[Urad za publikacije: prosimo, vstavite datum: eno leto po datumu začetka veljavnosti te direktive o spremembi]*, ki niso bile nikoli certificirane v skladu s to direktivo, po izbiri upravljavca izpolnjujejo:

- (a) posebne zahteve glede stabilnosti, določene v Prilogi I, oddelek A, k tej direktivi,
- (b) posebne zahteve glede stabilnosti, določene v Prilogi I, oddelek B, k tej direktivi, ali
- (c) posebne zahteve glede stabilnosti iz Priloge I, oddelek A, k tej direktivi poleg zahtev iz Konvencije SOLAS 2009, poglavje II-1, del B.

Uporabljeni standard se zabeleži v ladijskem spričevalu iz člena 8.

6. Obstoječe RO-RO potniške ladje, ki so izvajale linijske prevoze v pristanišče države članice ali iz njega do *[Urad za publikacije: prosimo, vstavite datum: eno leto po datumu začetka veljavnosti te direktive o spremembi]*, morajo izpolnjevati posebne zahteve glede stabilnosti, določene v Prilogi I, kot so veljale pred začetkom veljavnosti *[Urad za publikacije: prosimo, vstavite naslov te direktive o spremembi]*.“;

(6) člen 7 se črta;

(7) člen 8 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 8

Spričevala

1. Vse nove in obstoječe RO-RO potniške ladje, ki plujejo pod zastavo države članice, imajo spričevalo, ki potrjuje izpolnjevanje posebnih zahtev glede stabilnosti iz člena 6.

Spričevala izda uprava država zastave in se lahko kombinirajo z drugimi povezanimi spričevali. Za RO-RO potniške ladje, ki izpolnjujejo posebne zahteve glede stabilnosti iz Priloge I, oddelek A, je v spričevalu navedena opredeljena višina valov, do katere lahko ladja izpolni posebne zahteve glede stabilnosti.

Spričevalo velja toliko časa, dokler RO-RO potniška ladja obratuje na območju z enako ali manjšo vrednostjo opredeljene višine valov.

2. Vsaka država članica, ki je v vlogi države pristanišča, prizna spričevala, ki jih izda druga država članica v skladu s to direktivo.

3. Vsaka država članica, ki je v vlogi države pristanišča, sprejme spričevala, ki jih je izdala tretja država in potrjujejo, da RO-RO potniška ladja izpolnjuje določene posebne zahteve o stabilnosti, določene v tej direktivi. “;

(8) člen 9 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 9

Sezonsko obratovanje in obratovanje v krajšem časovnem obdobju

1. Če želi ladijska družba, ki opravlja linijski prevoz skozi vse leto, uvesti dodatne RO-RO potniške ladje, ki bi navedeni prevoz opravljale za krajše časovno obdobje, uradno obvesti pristojni organ države pristanišča ali držav

pristanišča najpozneje en mesec pred začetkom opravljanja navedenega prevoza.

2. Kadar pa je zaradi nepredvidenih okoliščin potrebna hitra zamenjava RO-RO potniške ladje, da se zagotovi nadaljnje opravljanje prevozov, se namesto zahteve po uradnem obvestilu iz odstavka 1 uporabita člen 4(4) Direktive (EU) 2017/2110 in Priloga XVII, točka 1.3, k Direktivi 2009/16/ES Evropskega parlamenta in Sveta²¹.

3. Če želi ladijska družba opravljati linijski prevoz sezonsko za krajše obdobje, ki ne presega šest mesecev na leto, uradno obvesti pristojni organ države pristanišča ali držav pristanišča najpozneje v treh mesecih pred začetkom opravljanja navedenega prevoza.

4. Kadar RO-RO potniške ladje, ki izpolnjujejo posebne zahteve iz Priloge I, oddelek A, opravljajo prevoze v skladu z navedbami iz odstavkov 1 in 2 tega člena v razmerah z nižje opredeljeno višino valov, kakor je tista, določena na istem morskem območju za celoletno obratovanje, lahko pristojni organ pri določanju višine vode na krovu uporabi vrednost opredeljene višine valov, ki velja za to krajše časovno obdobje, ko se uporabljajo posebne zahteve glede stabilnosti, navedene v Prilogi I, oddelek A. Vrednost opredeljene višine valov, ki velja za to krajše časovno obdobje, se dogovori s sporazumom med državami članicami ali, kolikor je to primerno in mogoče, med državami članicami in tretjimi državami na obeh skrajnih točkah poti.

5. Potem ko pristojni organ države pristanišča ali držav pristanišča dovoli obratovanje v smislu odstavkov 1 in 2, ima RO-RO potniška ladja, ki opravlja take prevoze, spričevalo, ki potrjuje izpolnitev določb te direktive, kakor je določeno v členu 8(1).“;

- (9) vstavi se naslednji člen 13a:

„Člen 13a

Pregled

Komisija oceni izvajanje te direktive ter Evropskemu parlamentu in Svetu predloži rezultate ocene do *[Urad za publikacije: prosimo, vstavite datum: deset let od datuma začetka veljavnosti te direktive o spremembi]*. Informacije, ki temeljijo na uradnih obvestilih iz člena 6(2), so na voljo v anonimizirani obliki. “;

- (10) Prilogi I in II k Direktivi 2003/25/ES se spremenita v skladu s Prilogo I k tej direktivi;
- (11) besedilo iz Priloge II k tej direktivi se doda k Direktivi 2003/25/ES kot Priloga III.

²¹ 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).

Člen 2

Prenos

1. Države članice sprejmejo in objavijo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo, najpozneje do *[Urad za publikacije: prosimo, vstavite datum: eno leto od datuma začetke veljavnosti te direktive o spremembi]*. Komisiji nemudoma sporočijo besedilo navedenih predpisov.

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 bistvenih določb nacionalnega prava, sprejetih na področju, ki ga ureja ta direktiva.

Člen 3

Začetek veljavnosti

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

Člen 4

Naslovniki

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V Bruslju,

Za Evropski parlament
predsednica

Za Svet
predsednik