

Bruselj, 30. maj 2022
(OR. en, fr)

9236/22

Medinstitucionalna zadeva:
2022/0036(COD)

MAR 114
OMI 67
CODEC 726

POROČILO

Pošiljatelj:	Generalni sekretariat Sveta
Prejemnik:	Svet
Št. predh. dok.:	8916/22
Št. dok. Kom.:	6405/22 + ADD 1
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 – splošni pristop

I. UVOD

1. Komisija je Evropskemu parlamentu in Svetu navedeni predlog predložila 18. februarja 2022.
2. 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.
3. 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.

¹ UL L 123, 17.5.2003, str. 22.

4. Posebni cilji revizije navedene direktive so:

- zagotovitev skladnosti, kolikor je to izvedljivo, z nedavno posodobljenimi mednarodnimi standardi za zagotavljanje stabilnosti v poškodovanem stanju, kot so bili dogovorjeni za potniške ladje v Mednarodni pomorski organizaciji;
- zmanjšanje zapletenosti ter tehničnega in upravnega bremena, ki izhajata predvsem iz dveh različnih ureditev za ocenjevanje možnosti za nadaljnje obratovanje RO-RO potniških ladij v poškodovanem stanju;
- da se v skladu z Direktivo 2009/45/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 6. maja 2009 o varnostnih predpisih in standardih za potniške ladje², kot je bila spremenjena, v največji možni meri odpravi dvoumnost opredelitev in zahtev, ter
- odpraviti zastarele določbe v zvezi z mednarodnimi instrumenti, ki niso več relevantni ali veljavni.

5. Predlog je bil sprejet v okviru programa Komisije za ustreznost in uspešnost predpisov (REFIT) in agende za boljše pravno urejanje ter predstavlja neposredni nadaljnji ukrep po preverjanju ustreznosti zakonodaje EU o varnosti potniških ladij³. Ni mu priložena celovita ocena učinka.

² UL L 163, 25.6.2009, str. 1.

³ Dok. 13230/15.

II. PREGLED S S TRANI DRUGIH INSTITUCIJ

6. Odbor Evropskega parlamenta za promet in turizem (TRAN) je 1. aprila 2022 za poročevalca imenoval Roberta Zīleja (ECR, Latvija).
7. Evropski ekonomsko-socialni odbor je mnenje o predlogu⁴ sprejel 18. maja 2022.

III. TRENTNO STANJE V SVETU

8. Delovna skupina za pomorski promet je predlog obravnavala na več sejah, ki so se začele marca 2022. Vse delegacije so na splošno podprle cilje predloga Komisije, da bi se povečala raven varnosti ro-ro potniških ladij.
9. Delovna skupina se je o priloženem besedilu dogovorila na seji 17. maja.
10. Odbor stalnih predstavnikov je na seji 20. maja potrdil dogovor delovne skupine in Svetu priporočil, naj na seji Sveta PTE (promet) 2. junija 2022 doseže dogovor o splošnem pristopu.
11. Predlagane spremembe predloga Komisije so omejene. V zvezi z vsebino je treba omeniti štiri spremembe.
12. Prvič, točka (c) člena 6(4) bi se črtala. Določba je dejansko odveč, saj obstajata alternativni v točkah (a) in (b) istega odstavka.
13. Drugič, rok za prenos, ki ga predlaga Komisija (eno leto po datumu začetka veljavnosti direktive o spremembi), bi se podaljšal na 24 mesecev.

⁴ Dok. 9327/22 + COR 1.

14. Da neobalnim državam članicam ne bi naložili nesorazmernega upravnega bremena, bi lahko države članice, ki nimajo morskih pristanišč in so bodisi zaprle svoj nacionalni register ladij bodisi nimajo potniških ladij, ki bi plule pod njihovo zastavo in spadajo na področje uporabe te direktive, odstopale od določb Direktive (člen 2a in uvodna izjava 9a). To bi pomenilo, da tem državam članicam ne bi bilo treba prenesti Direktive, če so ti pogoji izpolnjeni.
15. Dodana bi bila tudi uvodna izjava 7a, v kateri bi bilo poudarjeno, da bi morale države pristanišča v največji možni meri sodelovati pri pripravi seznama morskih območij iz člena 5(1), ob upoštevanju suverenosti držav na morskih območjih v njihovi pristojnosti in splošnih načel pomorskega prava.
16. V tej fazi postopka Komisija ohranja postopkovni pridržek glede vseh sprememb svojega predloga.

IV. SKLEPNA UGOTOVITEV

17. Glede na navedeno naj Svet doseže splošni pristop glede predloga direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive 2003/25/ES, kar zadeva uvedbo okrepljenih zahtev glede stabilnosti in njihovo uskladitev z zahtevami Mednarodne pomorske organizacije glede stabilnosti, na podlagi kompromisa iz priloge k temu poročilu.

2022/0036 (COD)

Predlog

DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o spremembi Direktive 2003/25/ES glede vključitve izboljšanih zahtev glede stabilnosti in uskladitve navedene direktive 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 odbora⁵,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij⁶,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) V Direktivi 2003/25/ES Evropskega parlamenta in Sveta⁷ 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 Mednarodni konvenciji o varstvu človeškega življenja na morju (v nadaljnjem besedilu: Konvencija SOLAS), ki velja na dan sprejetja Direktive (v nadaljnjem besedilu: Konvencija SOLAS 90).

⁵ Mnenje z dne 18. maja 2022 (*še ni objavljeno v UL*).

⁶ UL C , , str. .

⁷ 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).

- (2) Mednarodna pomorska organizacija (v nadaljnjem besedilu: IMO) je 15. junija 2017 sprejela Resolucijo MSC.421(98), v kateri so določene revidirane posebne določbe o zahtevah 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, pravila in zahteve Unije pa uskladiti s pravili in zahtevami iz Konvencije 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 druge lokalne razmere zahtevajo posebne zahteve glede stabilnosti na določenem območju.
- (3a) Deterministične zahteve glede stabilnosti RO-RO potniških ladij iz Priloge I k Direktivi 2003/25/ES se razlikujejo od novih mednarodnih verjetnostnih zahtev, pri katerih se varnost RO-RO potniške ladje meri na podlagi verjetnosti nadaljnjega 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 Sveta⁸ 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 bi se z uporabo teh zahtev glede stabilnosti znatno zmanjšalo tveganje za RO-RO potniške ladje, ki lahko prevažajo več kot 1 350 oseb na krovu, v primerjavi z ravno varnosti, ki jo zagotavljajo zahteve iz Direktive 2003/25/ES v kombinaciji s Konvencijo SOLAS, kakor je bila spremenjena s Konvencijo 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.
- (7a) Države pristanišča bi morale v največji možni meri sodelovati pri pripravi seznama morskih območij iz te direktive, pri čemer se upoštevajo suverenost držav na morskih območjih v njihovi pristojnosti in splošna načela pomorskega prava.

⁸ 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).

- (8) Da bi Komisija lahko ocenila izvajanje te direktive ter o tem poročala Evropskemu parlamentu in Svetu do *[Urad za publikacije: vstaviti datum: deset let po začetku veljavnosti te direktive o spremembi]*, bi morale države članice zagotoviti podatke o vsaki novi RO-RO potniški ladji, ki lahko po *[Urad za publikacije: vstaviti datum: 24 mesecev po začetku veljavnosti te direktive o spremembi]* prevaža največ 1 350 oseb na krovu za linijski prevoz v skladu z zahtevami glede stabilnosti iz te direktive. Te podatke bi bilo treba zagotoviti v skladu s strukturo, določeno v Prilogi. Ti podatki morajo biti na voljo za vse nove potniške ladje, saj morajo izpolnjevati verjetnostne zahteve glede stabilnosti iz Konvencije SOLAS 2020.
- (9) Ker je bila Direktiva 2009/16/ES Evropskega parlamenta in Sveta⁹ spremenjena, Direktiva Sveta 1999/35/ES¹⁰ pa razveljavljena z Direktivo (EU) 2017/2110 Evropskega parlamenta in Sveta¹¹, pojem „država gostiteljica“ ni več relevanten in bi ga bilo zato treba nadomestiti s pojmom „država pristanišča“.
- (9a) Da neobalnim državam članicam, ki nimajo niti morskih pristanišč niti ladij, ki plujejo pod njihovo zastavo in spadajo na področje uporabe te direktive, ne bi naložili nesorazmernega upravnega bremena, bi jim moralo biti dovoljeno, da odstopajo od določb te direktive. To pomeni, da jim te direktive, dokler izpolnjujejo navedene pogoje, ni treba prenesti.
- (10) Direktivo 2003/25/ES bi bilo zato treba ustrezno spremeniti –

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

⁹ 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).

¹⁰ 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).

¹¹ 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).

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 gredelj je položen ali je v podobni fazi gradnje pred [Urad za publikacije, vstaviti datum: 24 mesecev po datumu začetka veljavnosti te direktive o spremembi]; podobna faza gradnje pomeni fazo, v kateri:

- (i) se je gradnja, razpoznavna za določeno ladjo, začela; 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) ‚Konvencija 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 Sveta¹².“;

- (3) člen 4 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 4

Opredeljena višina valov

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.“;

¹² 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).

(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: vstaviti datum: 24 mesecev 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.

Uporabljene zahteve glede stabilnosti se zabeležijo 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: vstaviti datum: 24 mesecev 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, ali
 - (b) posebne zahteve glede stabilnosti, določene v Prilogi I, oddelek B, k tej direktivi.
 - (c) [...]

Uporabljene zahteve glede stabilnosti se zabeležijo 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: vstaviti datum: 24 mesecev 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: vstaviti polni 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 Sveta¹³.
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 3, ima RO-RO potniška ladja, ki opravlja take prevoze, spričevalo, ki potrjuje izpolnitev določb te direktive, kakor je določeno v členu 8(1).“;

¹³ 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).

- (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: vstaviti 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) Priloge 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.

Člen 2

Prenos

1. Države članice sprejmejo in objavijo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo, najpozneje do *[Urad za publikacije: vstaviti datum: 24 mesecev 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 besedila temeljnih predpisov nacionalnega prava, ki jih sprejmejo na področju, ki ga ureja ta direktiva.

Člen 2a

Odstopanje

Država članica, ki na svojem ozemlju nima pomorskih pristanišč in je bodisi prenehala voditi nacionalni register ladij bodisi nima ladij, ki plujejo pod njeno zastavo in spadajo na področje uporabe te direktive, lahko odstopa od določb te direktive, dokler so navedene zahteve izpolnjene. Vse države članice, ki nameravajo uporabiti to odstopanje, o tem uradno obvestijo Komisijo najpozneje do [še določiti]. Sporočijo ji tudi vse naknadne spremembe.

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

Za Svet

predsednik / predsednica

predsednik / predsednica

1. Priloga I se spremeni:

(a) za naslovom se vstavi naslednje besedilo:

- „Oddelek A“;

(b) vstavi se naslednji uvodni stavek:

- „Za namene tega oddelka A se sklicevanja na pravila Konvencije SOLAS razumejo kot sklicevanja na tiste predpise, ki se uporabljajo v skladu s Konvencijo SOLAS 90.“;

(c) točka 1 se nadomesti z naslednjim:

- „1. Poleg zahtev iz pravila II-1/B/8 Konvencije SOLAS v zvezi z vodotesno pregraditvijo in stabilnostjo v poškodovanem stanju morajo biti izpolnjene tudi zahteve iz tega oddelka.“;

(d) točka 3.1 se nadomesti z naslednjim:

- „3.1. Za ladje, ki obratujejo le v krajšem časovnem obdobju, kot je navedeno v členu 9, se države pristanišča, vključene v plovno pot, dogovorijo o veljavni opredeljeni višini valov.“;

(e) vstavi se naslednji oddelek B:

„Oddelek B

Izpolnjene morajo biti zahteve iz Konvencije SOLAS 2020, poglavje II-1, del B. V primeru odstopanja od pravila II-1/B/6.2.3 Konvencije SOLAS 2020 se zahtevani indeks pregraditve R določi na naslednji način:

Število oseb na krovu (N)	Indeks pregraditve (R)
$N < 1000$	$R = 0,000088 * N + 0,7488$
$1000 \leq N \leq 1350$	$R = 0,0369 * \ln(N + 89,048) + 0,579$

pri čemer je:

- N = skupno število oseb na krovu.“

2. Priloga II se spremeni:

uvodni odstavek v členu „Uporaba“ se nadomesti z naslednjim:

„V skladu z določbami člena 6(3) te direktive te smernice uporabljajo nacionalne uprave držav članic pri uporabi posebnih zahtev glede stabilnosti iz Priloge I, oddelek A, če je to izvedljivo in združljivo z zasnovo zadevne ladje. Številke odstavkov, navedene spodaj, ustrezajo številkam iz Priloge I, oddelek A.“

PRILOGA II

„PRILOGA III – PODATKI O URADNEM OBVESTILU

Podatki, ki jih je treba uradno sporočiti v skladu s členom 6(2):

I. Splošni podatki

- (1) Veljavne zahteve glede stabilnosti: Priloga I, oddelek A ali oddelek B
- (2) Identifikacijska številka ladje (številka IMO, klicni znak)
- (3) Glavni podatki
- (4) Splošni pregledni načrt
- (5) Število oseb na krovu
- (6) BT
- (7) Ali ima ladja rampo na obeh koncih? Da/Ne
- (8) Ali ima ladja dolgi spodnji tovorni prostor? Da/Ne

II. Specifični podatki v zvezi z RO-RO potniškimi ladjami, za katere veljajo verjetnostne zahteve iz Konvencije SOLAS

- (9) dl, dp, ds;
- (10) R – zahtevani indeks;
- (11) načrt oblike (načrt nepropustnosti pregrad) za pododdelke z vsemi notranjimi in zunanji odprtini, vključno z njihovimi povezanimi pododdelki, ter podrobnosti, ki se uporabljajo pri merjenju prostorov, kot sta splošni pregledni načrt in načrt rezervoarja. Vključiti je treba meje pregraditve v vzdolžni, prečni in navpični smeri¹⁴;
- (12) doseženi indeks pregraditve A z zbirno preglednico za vse prispevke za vsa poškodovana območja¹⁵ z ločenim stolpcem z dosegljivim indeksom pregraditve ($w \cdot p \cdot v$);
- (13) odstotek primerov škode, ki niso bili preučeni (tj. primeri, ki niso bili vključeni v faktor ($w \cdot p \cdot v$)), tj. $s = 0$, $s = 1$ in $0 < s < 1$, pri primerih škode na območjih 1 in 2;

¹⁴ Ta dokumentacija se predloži upravam v skladu s točko 2.2 Dodatka k Resoluciji IMO MSC.429(98).

¹⁵ Ta dokumentacija se predloži upravam v skladu s točko 2.3.1 Dodatka k Resoluciji IMO MSC.429(98).

- (14) odstotek primerov škode v zvezi z RO-RO prostori, ki niso bili preučeni (tj. primeri, ki niso bili vključeni v faktor ($w \cdot p \cdot v$)), tj. $s = 0$, $s = 1$ in $0 < s < 1$, pri primerih škode na območjih 1 in 2;
- (15) za vsako škodo, ki prispeva k doseženemu indeksu pregraditve A, opredelitev poplavljenih prostorov, vrednost prispevka in faktor „s“¹⁶;
- (16) podatki o neprispevnih škodah ($s = 0$ in $p > 0$) za RO-RO potniške ladje z dolgim spodnjim tovornim prostorom, vključno z vsemi podrobnostmi na podlagi izračunanih faktorjev¹⁷.

III. Specifični podatki v zvezi z RO-RO potniškimi ladjami, ki se nanašajo na Prilogo I, oddelek A

- Način skladnosti:
 - preskusi na modelu,
 - izračuni.

V vseh primerih škode navedite, ali so bili izračuni za vodo na krovu opuščeni, na primer zaradi rezervnega nadvodja nad 2,0 metra: Da/Ne

Opredeljena višina valov v skladu z Direktivo 2003/25/ES.“

¹⁶ Ta dokumentacija se predloži upravam v skladu s točko 2.3.1 Dodatka k Resoluciji IMO MSC.429(98).

¹⁷ Ta dokumentacija se predloži upravam v skladu s točko 2.3.1 Dodatka k Resoluciji IMO MSC.429(98).