

Bruselj, 16.10.2015
COM(2015) 508 final

POROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU IN SVETU

REFIT

Nova usmeritev: Preverjanje ustreznosti zakonodaje EU o varnosti potniških ladij

{SWD(2015) 197 final}

1. Uvod

1.1 Zakaj je treba preveriti ustreznost zakonodaje o varnosti potniških ladij?

Glede na to, da je od 28 držav članic 23 obalnih držav, od katerih so štiri otoške države, so potniške ladje pomembne za mobilnost državljanov EU. Ocenjuje se, da prek pristanišč EU vsako leto povprečno potuje 400 milijonov potnikov. Potniške ladje na notranjih plovbah, tj. ladje, ki plujejo med pristanišči iste države članice, prevažajo 120 milijonov potnikov.

Zakonodaja EU o varnosti potniških ladij je nastajala v obdobju petnajstih let, predvsem kot odziv na nesreče. To je privedlo do sklopa direktiv, ki so temeljile na okoliščinah, v katerih so se oblikovale in nastajale. Čeprav je njihov splošni namen isti, tj. zagotoviti skupno visoko raven varnosti potniških ladij, ne vzpostavljajo popolnoma skladnega okvira. Vsaka direktiva ima drugačno področje uporabe in se uporablja za različne vrste ladij in potovanj. Predvsem pa se je v zadnjem desetletju razvila tehnologija, zaradi česar so postale nekatere obstoječe določbe zastarele in po nepotrebnem obremenjujoče.

S preteklimi vrednotenji in posvetovanji ni bilo zbranih dovolj podatkov, ki bi omogočili boljše razumevanje izvajanja direktiv, in razkrila se je slaba razpoložljivost podatkov, zlasti glede flote potniških ladij na notranjih plovbah in evidenc o varnosti. Komisija se je zato skupaj z Evropsko agencijo za pomorsko varnost (EMSA), nacionalnimi upravami in zunanjim izvajalcem odločila, da bo na bolj sistematičen in celovit način preverila ustreznost veljavnega zakonodajnega okvira. Čeprav je bilo sčasoma na voljo več podatkov, je bilo to preverjanje ustreznosti tudi priložnost, da se zberejo nadaljnje informacije in izvedejo dodatna posvetovanja, teoretična analiza in študije primerov.

Prvič so bili obsežni količinski podatki zbrani na zanesljiv in sorazmeren način. Čeprav z razpoložljivimi podatki ni bilo mogoče izvesti celovite analize stroškov in koristi glede vsake regulativne zahteve, se zanje šteje, da zagotavljajo dodatne informacije v zvezi z analizo preverjanja ustreznosti ter zadostno podlago za naknadne postopke pregleda in spremljanja, katerih izvedbo predlaga Komisija.

1.2 Obseg preverjanja ustreznosti

Varnost potniških ladij v EU je urejena na treh ravneh: mednarodni, EU in državni. Zakonodaja EU o varnosti potniških ladij je bila sprejeta za obravnavanje morebitnih varnostnih tveganj, ker se za notranja potovanja mednarodni standardi ne uporabljajo ali pa so neustrezni. Obravnava težave pri iskanju in reševanju potnikov potniških ladij v težavah, pri čemer je njen namen vzpostaviti skupno raven varnosti in zagotavljati pravilno uporabo varnostnih standardov.

Za ladje, ki opravljajo mednarodna potovanja (vključno s plovbo med dvema državama članicama EU in zato zanje velja pomorska inšpekcija države pristanišča¹), se uporabljajo mednarodne konvencije in nekatera pravila EU. Za ladje, ki opravljajo notranja potovanja (tj. med pristanišči iste države članice), se uporabljajo pravila EU in nacionalna pravila.

¹ Direktiva 2009/16/ES Evropskega parlamenta in Sveta o pomorski inšpekciji države pristanišča (UL L 131, 28.5.2009, str. 57–100).

Najobširnejši zakonodajni instrument EU je Direktiva 2009/45/ES², ki zajema potniške ladje iz jekla ali enakovrednega materiala in visokohitrostna plovila. Kjer je primerno in izvedljivo, temelji na mednarodno dogovorjenih standardih, in sicer na Mednarodni konvenciji o varstvu človeškega življenja na morju (SOLAS)³. Poleg tega direktive 2003/25/ES, 1999/35/ES in 98/41/ES določajo posebna pravila EU za potniške ladje ro-ro (znane kot ladje ro-pax)⁴, visokohitrostna plovila⁵ in registracijo oseb na krovu.

Gre za zapleteno strukturo, ki zahteva uporabo sodobnih, celostnih, boljših regulativnih orodij, kot so preverjanja ustreznosti. V spodnji tabeli je pregled štirih direktiv EU, ki so bile izbrane za to preverjanje ustreznosti ter predstavljajo sklop ključnih varnostnih standardov in zahtev za plovbo potniških ladij v vodah EU:

Tabela 1: Pravni okvir EU o varnosti potniških ladij: direktive v okviru preverjanja ustreznosti

	Vsebina	Področje uporabe		
		Potovanje	Ladje	Uporaba
Direktiva 2009/45/ES	Varnostni standardi Pregledi (splošno)	Notranje	(a) Potniške ladje iz jekla ali enakovrednega materiala ⁶ (b) Visokohitrostna plovila	Vse ladje ne glede na velikost (prilagodljivo za ladje, krajše od 24 m) Razredi (A, B, C, D) ⁷
Direktiva 2003/25/ES⁸	Varnostni standardi (posebno: zahteve glede stabilnosti za ladje ro-pax)	Notranje in mednarodno	Potniške ladje ro-ro	Mednarodno: linijski prevoz Notranje: razredi A, B in C

² Direktiva 2009/45/ES Evropskega parlamenta in Sveta o varnostnih predpisih in standardih za potniške ladje (UL L 163, 25.6.2009, str. 1).

³ To konvencijo je sprejela Mednarodna pomorska organizacija (IMO) in ratificirale so jo vse države članice EU.

⁴ Plovila ro-ro so namenjena prevozu tovora na kolesih, kot so tovornjaki, priklopniki in avtomobili, ki se pripeljejo na ladjo in odpeljejo z nje na svojih kolesih ali s pomočjo ploščadi za vozila. Če poleg vozil prevažajo več kot 12 potnikov, se imenujejo plovila ro-pax.

⁵ Kot je opredeljeno v pravilu 1.3 poglavja X konvencije SOLAS.

⁶ Zaradi poenostavitve v nadaljnjem besedilu „ladje iz jekla“.

⁷ Potniške ladje so razvrščene v štiri različne razrede glede na morska območja, v katerih lahko plujejo, odvisno od parametrov, kot je oddaljenost od obale. Medtem ko za ladje razreda A ne velja omejitev glede oddaljenosti od obale, kjer lahko plujejo, je za ladje razreda D razdalja omejena na 3 navtične milje (približno 5,6 km).

⁸ Direktiva 2003/25/ES Evropskega parlamenta in Sveta o posebnih zahtevah glede stabilnosti RO-RO potniških ladij (UL L 123, 17.5.2003, str. 22).

Direktiva 1999/35/ES⁹	Pregledi (posebno: ro-pax in visokohitrostna plovila, ki opravljajo linijske prevoze)	Notranje in mednarodno	(a) Potniške ladje ro-ro (b) Visokohitrostna plovila	Samo linijski prevoz Notranje: razred A
Direktiva 98/41/ES¹⁰	Varnostni standardi Pregledi (posebno: registracija oseb na krovu)	Notranje in mednarodno	Vse potniške ladje	Dolžina potovanja (manj kot 20 navtičnih milj samo glede na število oseb na krovu)

Vir: Komisija, 2015

1.3 Kaj pravijo deležniki?

Deležniki se strinjajo, da je zakonodajni okvir o varnosti potniških ladij pomemben za izboljšanje varnosti, hkrati pa omogoča enakovredne pogoje za vse. V zadnjem javnem posvetovanju glede pomorske strategije se je 59 % deležnikov strinjalo, da sta obstoječa zakonodajna okvira o varnosti ladij na mednarodni ravni in ravni EU ustrezna (26 % glede tega ni izrazilo mnenja).

Kljub temu so deležniki izpostavili vrsto težav, povezanih z različnim izvajanjem pravnega okvira o varnosti potniških ladij, ter opozorili na zapletenost in pomanjkanje jasnosti pri nekaterih opredelitvah in zahtevah, prekrivanje in zastarelost zahtev za poročanje.

Deležniki so izrazili tudi pomisleke glede sorazmernosti in ustreznosti varnostnih zahtev za majhne ladje iz jekla in nepredvidenih posledic za ladje, ki so zunaj področja uporabe veljavnega pravnega okvira. Zato so zahtevali izboljšanje veljavnega regulativnega okvira s poenostavitvijo pravil za zagotovitev preprostejšega upravljanja in izvrševanja ter odpravo nepotrebnih stroškov.

2. Ključna vprašanja vrednotenja

2.1 Ali je pravni okvir EU o varnosti potniških ladij ustrezen?

Pravni okvir EU o varnosti potniških ladij je večinoma ustrezen. Privedel je k izboljšanemu varovanju življenja na potniških ladjah, ki plujejo v vodah EU, in prispeval k razvoju notranjega trga pomorskega prometa. Vendar je raven varnosti ter učinkovitost in sorazmernost nekaterih regulativnih zahtev mogoče še dodatno izboljšati.

⁹ Direktiva Sveta 1999/35/ES 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).

¹⁰ Direktiva Sveta 98/41/ES o registraciji oseb, ki potujejo s potniškimi ladjami, ki plujejo v pristanišča držav članic Skupnosti ali iz njih (UL L 188, 2.7.1998, str. 35).

Potniške ladje na notranjih plovbah, za katere veljajo varnostni standardi EU¹¹, predstavljajo približno 30 % v smislu števila plovil, udeleženih v notranjem prometu v vodah EU, vendar več kot 60 % v smislu celotne potniške zmogljivosti. Večina potnikov tako potuje na ladjah, ki ustrezajo skupnim varnostnim standardom, s katerimi se zagotavlja skupna raven varnosti. Tretjina potnikov potuje z ladjami, registriranimi v skladu z nacionalnimi standardi; večinoma gre za manjše, po meri narejene ladje iz sestavljenih materialov ali lesa (približno 12 % oziroma 18 %).

Od 408 zabeleženih nesreč v zadnjih štirih letih, v katerih so bile udeležene potniške ladje na notranjih plovbah, se je samo ena končala s smrtjo potnika¹². S tem povezano tveganje na potnika na uro je manjše kot pri potniških ladjah na mednarodnih plovbah. Čeprav so bile posledice nesreč flote EU na notranjih plovbah manj resne kot pri potniških ladjah na mednarodnih plovbah, je bila pogostost nesreč večja. To ne preseneča, saj je promet v obalnih območjih gostejši in več je plitvin, na katerih lahko ladje nasedejo.

Z zakonodajo EU o varnosti potniških ladij je bil omogočen tudi prost pretok ladij med državami članicami EU. Podatki kažejo, da se je od leta 1998¹³ število sprememb zastave povečalo za 400 %. Čeprav so obstajali tudi drugi razlogi za to povečanje (kot na primer povečano povpraševanje po plovilih in njihova razpoložljivost na trgu rabljenih plovil), je k temu nedvomno prispevala tudi zakonodaja EU.

Čeprav so nekatere nacionalne uprave opozorile, da se je zaradi zakonodaje EU utegnila povečati izdelava ladij, ki niso iz jekla, saj zanje veljajo manj strogi nacionalni varnostni standardi, to ni bilo dokazano¹⁴. Nasprotno, drugi deležniki se s tem niso strinjali in so pozvali k razvoju usklajenih varnostnih standardov EU za ladje, za katere zakonodaja EU trenutno ne velja (tj. ladje, ki niso iz jekla ali enakovrednih materialov, kot je kompozit).

2.2 Kaj krepi in kaj ovira učinkovitost zakonodaje EU o varnosti potniških ladij?

Ker se varnostni standardi za ladje vseskozi izboljšujejo, je učinkovitost zakonodaje EU o varnosti potniških ladij odvisna od rednega posodabljanja glede na pridobljene izkušnje in znanstveni napredek. Redni pregled tudi zagotavlja, da se varnostni standardi uporabljajo na enoten način in ostajajo sorazmerni s stopnjo tveganja.

Učinkovitost zakonodaje EU o varnosti potniških ladij ovirajo zapletenost in dvoumnost pri njeni uporabi (in sicer glede ladij, za katere se ta zakonodaja uporablja), zastarele obveznosti poročanja (ki ne izkoriščajo obstoječih digitalnih sistemov spremljanja in obveščanja), nejasna predstavitev tehničnih varnostnih standardov ter počasnost in težavnost postopkov posodabljanja in izvzetja. Te pomanjkljivosti so privedle do neoptimalnega in po nepotrebnem oteženega spremljanja, izvajanja in izvrševanja varnostnih standardov.

¹¹ V skladu z Direktivo 2009/45/ES.

¹² Treba je poudariti, da ta statistika ne vključuje tako odmevnih primerov glede števila ponesrečencev, kot sta (na primer) Costa Concordia (2012) ali Norman Atlantic (2014), saj se ta primera nanašata na ladje, ki opravljajo mednarodna potovanja (in zato zanje ne veljajo varnostne zahteve, usklajene z Direktivo 2009/45/ES, ki se uporabljajo samo za notranja potovanja).

¹³ Začetek veljavnosti Direktive 98/18/ES, predhodnice Direktive 2009/45/ES.

¹⁴ Razlog za gradnjo ladje iz jekla ali drugega materiala je predvsem v ceni in značilnostih izbranega materiala.

Poleg tega je ozaveščenost potnikov glede zakonodaje EU o varnosti potniških ladij in njenih koristi manjša od pričakovane. To bi bilo lahko povezano s sorazmerno slabo organiziranostjo potnikov v pomorskem prometu.

2.3 Ali je obvladovanje tveganj učinkovito in sorazmerno?

Kot je razvidno iz statističnih podatkov o nesrečah, se je z obstoječo zakonodajo dosegla visoka raven varnosti potnikov. Regulativni stroški, povezani z varnostnimi standardi EU, niso znatni v primerjavi z nacionalnimi standardi, ki bi bili sicer potrebni. Ocenjene razlike v regulativnih stroških predstavljajo le majhen del v primerjavi s skupnimi stroški gradnje, delovanja in vzdrževanja.

Na primer, znesek dodatnih stroškov za izračunljiv del protipožarnih ukrepov, reševalne opreme in prvih pregledov lahko znaša le 100 000 EUR za večjo ladjo, medtem ko se stroški gradnje merijo v desetinah ali celo stotinah milijonov. V relativnem smislu enako velja za manjše ladje.

Razlika v stroških posodabljanja varnostnih standardov na nacionalni ravni v primerjavi s stroški na ravni EU je tudi precejšnja. Če bi posodobitev nacionalne zakonodaje izvedla vsaka zadevna država članica posebej, se skupni stroški nacionalnih uprav ocenjujejo med 150 000 in 200 000 EUR. To je približno desetkrat več kot sedaj, ko se standardi posodablajo na ravni EU.

Po drugi strani pa prekrivanja in nedoslednosti med različnimi ureditvami inšpekcijskih pregledov, ki se uporabljajo za potniške ladje ro-ro v EU (inšpekcijski pregledi ro-pax, pregledi države zastave in pomorske inšpekcije države pristanišča), preprečujejo nacionalnim upravam, da bi v celoti optimizirale svoja prizadevanja na področju inšpekcijskih pregledov. Preprečujejo pa tudi, da bi bila ladja čim več časa izkoriščena v gospodarske namene. Če bi se združile različne vrste inšpekcijskih pregledov, kolikor je to mogoče, bi se lahko na ravni celotne EU opravilo 770 samostojnih inšpekcijskih pregledov ro-pax manj na leto (če bi se uporabljalo enako število prog/ladij kot danes).

Izkazalo se je, da je odobritev sistemov registracije potnikov zelo obremenjujoča, saj se je nekaterim nacionalnim upravam precej povečala delovna obremenitev (npr. 4 250 delovnih ur v Grčiji v primerjavi s 100 delovnimi urami v Italiji). Taka delovna obremenitev in s tem povezani stroški so bili ocenjeni kot čezmerni.

Zapletenost ureditve in prekrivanje zahtev, določenih v različnih zakonodajnih aktih, navsezadnje vsem udeleženi povzroča precejšnje nevšečnosti, tudi glede stroškov.

2.4 Ali se upošteva načelo subsidiarnosti, tj. ali lahko države članice cilje bolje dosežejo same?

Zakonodaja EU o varnosti potniških ladij je na splošno skladna z načelom subsidiarnosti. Vendar se je izkazalo, da je treba obstoječe varnostne standarde za majhne ladje iz jekla, krajše od 24 m, oceniti tudi glede na opredeljene varnostne cilje in cilje notranjega trga. Ker majhne ladje večinoma niso iz jekla, za veliko večino te flote trenutno ne veljajo usklajeni varnostni standardi EU (96 %). To pomeni, da je večina plovil, krajših od 24 m, že potrjenih v okviru nacionalne zakonodaje.

Nesreče, zabeležene za majhne ladje, za katere ne veljajo standardi EU, ne zbujaajo posebnih pomislekov glede varnosti (pet smrtnih žrtev v zadnjih štirih letih, od tega vse nesreče pri delu). Poleg tega tudi pri tistih ladjah, za katere veljajo standardi EU, skoraj ne prihaja do sprememb zastave med državami članicami.

Ker so ta plovila zgrajena za opravljanje različnih storitev (npr. dnevni ali nočni prevozi, dnevni turistični izleti, ustavljanje v pristaniščih s posebnimi omejitvami in infrastrukturo), je nabor modelov in tehničnih rešitev zelo širok. Zato je za manjša plovila zelo težko opredeliti skupen sklop podrobnih pravil, ki bi ustrezala tako različnim storitvam. Države članice bi zato morale imeti boljše možnosti za oceno občutljivosti teh ladij glede na lokalne pogoje opravljanja storitev, ki so znotraj EU zelo različni. Po drugi strani pa so nekatere ladjedelnice¹⁵ poudarile, da bi jim oblikovanje standardov EU za vse majhne ladje (tj. ne glede na material, iz katerega so zgrajene) omogočilo lažjo in hitrejšo prodajo proizvodov v vseh državah članicah EU.

2.5 Ali bi bili mednarodni varnostni standardi uspešnejši ali učinkovitejši kot trenutni standardi EU?

Glede notranjih potovanj je malo verjetno, da bi bili mednarodni standardi uspešnejši ali učinkovitejši kot trenutni standardi EU. Mednarodni standardi IMO se v tem primeru ne uporabljajo. Brez standardov EU bi morale države članice pripraviti svojo zakonodajo ali sprejeti mednarodna pravila, ki pa niso povsem ustrezna za notranja potovanja in bi jih bilo treba ustrezno prilagoditi. To bi zahtevalo tudi redne posodobitve, da bi lahko sledili novostim v ladjedelniški tehnologiji¹⁶. V vsakem primeru skupna raven varnosti ne bi bila dosežena, prav tako pa to ne bi olajšalo notranjega trga. Poleg tega standardi EU zagotavljajo dostop osebam z omejeno mobilnostjo; gre za ureditev, ki je v mednarodnih standardih priporočena, ne pa obvezna.

Pri mednarodnih potovanjih je položaj drugačen. Upoštevanje zadevnih mednarodnih standardov v celoti bi bilo učinkovitejše in uspešnejše, če bi ti standardi zagotavljali ustrezno raven varnosti. Vendar ni vedno tako. Zato je najboljša rešitev na primer obstoj strožjih zahtev za stabilnost potniških ladij ro-ro v poškodovanem stanju, ki plujejo v pristanišča EU ali iz njih¹⁷. S tem je trenutno zagotovljena ustrezna raven varnosti za to vrsto ladje, ki v EU prevladuje.

Ker na mednarodni ravni ni izvršilnega mehanizma, so obstoječe ureditve inšpekcijskih pregledov na ravni EU, ki se uporabljajo za potniške ladje na notranjih in mednarodnih plovbah, še vedno potrebne za ohranjanje visokega standarda varovanja življenja na potniških ladjah in za izločitev ladij, ki standardov ne izpolnjujejo.

¹⁵ In sicer na Danskem in Portugalskem. Nacionalni strokovnjaki s Hrvaške in Švedske so bili podobnega mnenja.

¹⁶ Pri tem je treba omeniti, da v nekaterih državah članicah zadevna nacionalna zakonodaja temelji na mednarodnih standardih, ki ne veljajo več.

¹⁷ Kot je opredeljeno v Direktivi 2003/25/ES po nesreči trajekta Estonia septembra 1994.

3. Rezultati preverjanja ustreznosti

To preverjanje ustreznosti je pokazalo, da so ključni cilji zakonodaje EU o varnosti potniških ladij, ki so vezani na varnost potnikov in notranji trg, še vedno zelo pomembni. Vendar se je izkazalo tudi, da je te cilje v nekaterih primerih mogoče doseči na preprostejši in jasnejši način.

Ugotovljeno je bilo, da je na določenih področjih mogoče poenostaviti, razjasniti in razveljaviti nekatere dvoumne, zastarele ali prekrivajoče se zahteve:

- **Zapletenost in upravno breme:** Glede obveznih pregledov za varno opravljanje linijskih prevozov s trajekti ro-ro je bilo ugotovljeno, da se precej prekrivajo z drugimi vrstami pregledov in inšpekcij (in sicer s pregledi države zastave in pomorskimi inšpekcijami države pristanišča). Države članice so te zahteve izvajale na pragmatičen način, kar pomeni, da sedanji pravni okvir ne kaže več dejanskega stanja. Zakonodaja EU o varnosti potniških ladij je toliko bolj zapletena zaradi zastarele oblike varnostnih standardov za potniške ladje na notranjih plovbah¹⁸, katerih primerjava z obstoječimi mednarodnimi zahtevami je sčasoma postala zelo otežena.
- **Dvoumnost in pomanjkanje preglednosti:** V okviru preverjanja ustreznosti je bilo ugotovljeno, da je več določb, opredelitev in zahtev tako dvoumnih, da lahko v določenih primerih ovirajo učinkovito izvajanje zakonodaje. Nanašajo se zlasti na področje uporabe in uporabo usklajenih standardov EU, kot je vrsta ladij, za katere veljajo, ali rednost inšpekcijskih pregledov.
- **Nesorazmerne zahteve:** Majhne ladje so tiste, ki so krajše od 24 m. Ta opredelitev je najustreznejša za določitev splošno veljavnih tehničnih varnostnih standardov. Ker so majhne ladje občutljivejše na lokalne pogoje opravljanja prevozov, bi morale biti države članice tiste, ki lažje ocenijo konkretna tveganja in določijo ustrezne varnostne standarde. Poleg tega v nasprotju z velikimi ladjami majhne ladje običajno plujejo v isti državi članici, dokler so v uporabi, njihova plovba med državami članicami pa je omejena. Za predpisujoče standarde EU, ki se uporabljajo samo za majhne ladje iz jekla (torej zajemajo približno 70 od 1 950 majhnih ladij), je bilo ocenjeno, da so nesorazmerni in ne zagotavljajo zadostne dodane vrednosti EU. Vendar so nekateri deležniki predlagali oblikovanje smernic ali kodeksa za vsa majhna plovila, da bi se proizvajalcem EU olajšal dostop do širšega trga EU.

Poleg opredeljenih možnosti za poenostavitve je bilo v okviru preverjanja ustreznosti ugotovljenih več pomanjkljivosti, ki po nepotrebnem zmanjšujejo učinkovitost iskalnih in reševalnih akcij:

- **Zastarela podpora za iskalne in reševalne akcije:** Čeprav so izkušnje pokazale, da je za učinkovito iskalno in reševalno akcijo potreben takojšen dostop do točnih podatkov o osebah na krovu, v praksi ni vedno tako. V skladu s sedanjimi zahtevami morajo biti ti podatki shranjeni v sistemu družbe in v vsakem trenutku na voljo za prenos pristojnemu organu, odgovornemu za iskanje in reševanje. Ta zahteva iz

¹⁸

Glej Prilogo k Direktivi 2009/45/ES.

leta 1998 ne upošteva razvoja sistemov, kot sta SafeSeaNet¹⁹ in nacionalno enotno okence²⁰, v skladu z njo pa mora nacionalni pristojni organ v nujnih primerih stopiti v stik z ladijsko družbo. Poleg tega zabeleženi podatki ne vključujejo vedno podatkov o državljanstvu (tj. poleg imena, starosti in spola), zato je pomoč ponesrečencem in njihovim sorodnikom po nepotrebem otežena. Operaterji, ki že prenašajo take podatke v sistem SafeSeaNet ali nacionalno enotno okence, morajo podatke posredovati dvakrat.

V okviru preverjanja ustreznosti je bilo ugotovljenih več drugih znatnih pomanjkljivosti, povezanih z ustreznostjo in sorazmernostjo obstoječih varnostnih standardov:

- **Pomanjkljivosti, povezane z varnostjo, za katere je potrebna nadaljnja ocena:** Te pomanjkljivosti bo treba nadalje oceniti in se glede njih posvetovati s strokovnjaki. Vključujejo razlike v varnostnih zahtevah za različne razrede ladij in ustrezna morska območja, širšo uporabo ureditve inšpekcijskih pregledov za ladje ropax in možnost oblikovanja usklajenih standardov za ladje, ki niso iz jekla ali enakovrednih materialov in trenutno niso vključene v noben regulativni okvir EU.

Poleg tega se zdi primerneje, če se nekatere pomanjkljivosti najprej obravnavajo na mednarodni ravni, preden se načrtuje nadaljnje ukrepanje na ravni EU, zlasti glede pregleda veljavnih zahtev za stabilnost plovil v poškodovanem stanju.

4. Nadaljnji ukrepi

4.1 Prvi korak

Komisija bo ob podpori agencije EMSA ter v sodelovanju z državami članicami in deležniki razmislila o predlogu za poenostavljen regulativni okvir EU o varnosti potniških ladij in spodbujala posodobitev standardov o stabilnosti v poškodovanem stanju na mednarodni ravni.

Poenostavitev regulativnega okvira EU o varnosti potniških ladij: Komisija namerava brez spreminjanja svojih ciljev politike in ključnih izvedbenih mehanizmov obravnavati predloge, s katerimi bi se odpravile zastarele, dvoumne ali prekrivajoče se zahteve, opredeljene v okviru tega preverjanja ustreznosti, zlasti tako, da se:

- odpravijo prekrivanja med določenimi pregledi iz Direktive 1999/35/ES, razširjenimi pomorskimi inšpekcijami države pristanišča in letnimi pregledi države zastave;
- pojasni, da je v Direktivi 2009/45/ES: (a) aluminij material, enakovreden jeklu (v skladu z ustreznimi pojasnjenimi zahtevami glede protipožarne izolacije); in (b) da za plovila za priobalne storitve in tradicionalne ladje Direktiva ne velja;
- pojasnijo opredelitve zahtev za registracijo potnikov iz Direktive 98/41/ES, kot je dolžina potovanja;

¹⁹ Direktiva 2002/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi sistema spremljanja in obveščanja za ladijski promet (UL L 208, 5.8.2002, str. 10–27).

²⁰ Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2010/65/EU z dne 20. oktobra 2010 o formalnostih poročanja za ladje, ki priplujejo v pristanišča držav članic in/ali izplujejo iz njih (UL L 283, 29.10.2010, str. 1–10).

- poenostavi opredelitev morskih območij iz Direktive 2009/45/ES;
- poenostavi Priloga k Direktivi 2009/45/ES, da bi postala bolj razumljiva.

Komisija bo obravnavala tudi predloge, s katerimi bi se odpravile nesorazmerne zahteve, zlasti tako, da se:

- potniške ladje iz jekla ali enakovrednega materiala, krajše od 24 m, izvzamejo s področja uporabe Direktive 2009/45/ES;
- odpravi zahteva za uradno odobritev sistema registracije potnikov, kot trenutno določa Direktiva 98/41/ES, pri čemer se pozornost usmeri na pravilno delovanje sistema.

Za odpravo zahteve za dvojno poročanje in izboljšanje učinkovitosti iskalnih in reševalnih akcij bo Komisija obravnavala možnost za:

- beleženje podatkov o osebah na krovu v obstoječem elektronskem sistemu, ki v sili ali v primeru nesreče omogoča neposreden prenos podatkov pristojnemu organu;
- vpisovanje državljanstva potnikov in prenos tega podatka pristojnemu organu z obstoječimi sredstvi in merili, ki se uporabljajo za registracijo in prenos že zahtevanih podatkov o osebah na krovu.

Spodbujanje posodobitve mednarodnih standardov: Komisija bo na mednarodni ravni ob podpori agencije EMSA ter v sodelovanju z državami članicami in deležniki spodbujala posodobitev mednarodnih standardov o stabilnosti potniških ladij v poškodovanem stanju in Mednarodni pomorski organizaciji predlagala:

- predložitev tehničnih predlogov na zasedanju skupine strokovnjakov za formalno oceno varnosti, ki bo novembra 2015;
- predlog EU za nov standard o stabilnosti v poškodovanem stanju (t. i. „Indeks R“) na zasedanju pododbora o zasnovi in gradnji ladij (Ship Design and Construction) januarja 2016, da bi se do zasedanja Odbora za pomorsko varnost leta 2016 dosegel dogovor glede višjega standarda.

4.2 Drugi korak

Komisija bo nadalje ocenila več drugih vprašanj, povezanih z varnostjo in notranjim trgov. Komisija namerava zlasti:

- pregledati ustreznost razlik med varnostnimi zahtevami za ladje razredov C in D v skladu z Direktivo 2009/45/ES in ustrezna morska območja;
- spodbujati uporabo posebnih pregledov v skladu z Direktivo 1999/35/ES za plovila ro-pax razredov B, C in D, ki plujejo na rednih linijah;
- oceniti možnost za spremembo ali razveljavitev posebnih zahtev EU za stabilnost potniških ladij ro-ro v poškodovanem stanju²¹ na podlagi mednarodnih standardov, če bodo ti pred tem za EU zadovoljivo posodobljeni;

²¹ Direktiva 2003/25/ES.

- proučiti možnost oblikovanja smernic ali kodeksa za majhna plovila in plovila, ki niso iz jekla ali enakovrednih materialov, na podlagi funkcionalnih zahtev.

Za to bo potrebna pomoč, izmenjava dobrih praks in stalno spremljanje obstoječe zakonodaje. Komisija v sodelovanju z agencijo EMSA tako namerava:

- vzpostaviti ustrezen okvir za izmenjavo mnenj z nacionalnimi upravami, deležniki v industriji in združenji potnikov na področju varnosti potniških ladij v EU.

Nazadnje Komisija namerava ob upoštevanju opredeljenih možnosti za poenostavitev pospešiti izvrševanje obstoječih zahtev s pomočjo agencije EMSA ter poziva nacionalne uprave, naj se ji pri tem pridružijo.