



EURÓPSKA ÚNIA

EURÓPSKY PARLAMENT

RADA

V Bruseli 11. apríla 2023
(OR. en)

2022/0036 (COD)

PE-CONS 76/22

MAR 226
OMI 109
CODEC 2089

LEGISLATÍVNE AKTY A INÉ PRÁVNE AKTY

Predmet: SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY, ktorou sa mení smernica 2003/25/ES, pokiaľ ide o začlenenie požiadaviek na zlepšenú stabilitu a zosúladenie uvedenej smernice s požiadavkami na stabilitu vymedzenými Medzinárodnou námornou organizáciou

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (EÚ) 2023/...

Z ...,

ktorou sa mení smernica 2003/25/ES, pokiaľ ide o začlenenie požiadaviek na zlepšenú stabilitu a zosúladenie uvedenej smernice s požiadavkami na stabilitu vymedzenými

Medzinárodnou námornou organizáciou

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 100 ods. 2,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru¹,

po porade s Výborom regiónov,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom²,

¹ Ú. v. EÚ C 323, 26.8.2022, s. 119.

² Pozícia Európskeho parlamentu zo 14. marca 2023 (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku) a rozhodnutie Rady z

keďže:

- (1) Smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2003/25/ES¹ sa stanovuje jednotná úroveň špecifických požiadaviek na stabilitu osobných lodí ro-ro, ktoré zlepšujú schopnosť tohto typu plavidla udržať sa na hladine v prípade poškodenia následkom zrážky a zabezpečujú vysokú úroveň bezpečnosti cestujúcich a posádky v kombinácii s požiadavkami stanovenými v Medzinárodnom dohovore o bezpečnosti ľudského života na mori (ďalej len „dohovor SOLAS“) platnom v čase prijatia uvedenej smernice (ďalej len „dohovor SOLAS 90“).
- (2) Medzinárodná námorná organizácia (ďalej len „IMO“) prijala 15. júna 2017 rezolúciu MSC.421(98), ktorou sa mení dohovor SOLAS a stanovujú revidované požiadavky na stabilitu osobných lodí v poškodenom stave. Tieto požiadavky sa uplatňujú aj na osobné lode ro-ro. Je potrebné tento vývoj na medzinárodnej úrovni zohľadniť a zosúladiť pravidlá a požiadavky Únie s pravidlami a požiadavkami stanovenými v dohovore SOLAS pre osobné lode ro-ro používané na medzinárodné plavby.
- (3) Rezolúcia IMO 14 konferencie SOLAS z roku 1995 umožňuje členom IMO uzatvárať regionálne dohody, ak usúdia, že si prevládajúce podmienky na mori a ďalšie miestne podmienky vyžadujú špecifické požiadavky na stabilitu v určitej oblasti.

¹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (ES) 2003/25/ES zo 14. apríla 2003 o špecifických požiadavkách na stabilitu osobných lodí ro-ro (Ú. v. EÚ L 123, 17.5.2003, s. 22).

- (4) Požiadavky na stabilitu osobných lodí ro-ro v poškodenom stave stanovené v prílohe I k smernici 2003/25/ES majú deterministický charakter. Ako také sa líšia od nového medzinárodného pravdepodobnostného režimu stanoveného v kapitole II-1 dohovoru SOLAS, a najmä od nových požiadaviek, ktorými sa meria bezpečnosť osobnej lode ro-ro na základe pravdepodobnosti udržania sa na hladine po zrážke. S cieľom zosúladiť požiadavky Únie s týmito novými medzinárodnými požiadavkami by sa smernica 2003/25/ES mala zodpovedajúcim spôsobom zmeniť.
- (5) Požiadavky stanovené v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2009/45/ES¹ sa naďalej uplatňujú na osobné lode ro-ro. Posúdenie úrovne bezpečnosti zaistenej požiadavkami dohovoru SOLAS naposledy zmeneného rezolúciou MSC.421(98) (ďalej len „dohovor SOLAS 2020“) pre rôzne veľkosti osobných lodí ro-ro viedlo k záveru, že uplatňovanie požiadaviek na stabilitu podľa dohovoru SOLAS 2020 by viedlo k významnému zníženiu rizika pre osobné lode ro-ro s osvedčením na prepravu viac ako 1 350 osôb na palube v porovnaní s úrovňou bezpečnosti vyplývajúcou z uplatňovania požiadaviek stanovených v smernici 2003/25/ES.

¹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/45/ES zo 6. mája 2009 o bezpečnostných pravidlách a normách pre osobné lode (Ú. v. EÚ L 163, 25.6.2009, s. 1).

- (6) Požiadavky na stabilitu stanovené v tejto smernici pre osobné lode ro-ro s osvedčením na prepravu najviac 1 350 osôb na palube by sa v prípade určitých konštrukcií lodí ťažko zavádzali. Spoločnosti, ktoré vlastnia alebo prevádzkujú uvedené lode na zabezpečovanie pravidelnej dopravy v Únii, by preto mali mať možnosť uplatňovať požiadavky na stabilitu platné pred nadobudnutím účinnosti tejto smernice. Využitie takejto možnosti by členské štáty mali oznámiť Komisii spolu s údajmi týkajúcimi sa dotknutých lodí. Po 10 rokoch odo dňa nadobudnutia účinnosti tejto smernice by Komisia mala posúdiť využitie tejto možnosti s cieľom rozhodnúť o tom, či je nutná ďalšia revízia tejto smernice.
- (7) V prípade osobných lodí ro-ro s osvedčením na prepravu najviac 1 350 osôb na palube by voliteľné uplatňovanie požiadaviek dohovoru SOLAS 2020 malo byť podmienené vyššou úrovňou požadovaného koeficientu rozdelenia lode R, než je úroveň vymedzená v dohovore SOLAS 2020, aby sa dosiahla primeraná úroveň bezpečnosti.
- (8) S cieľom zabezpečiť potrebnú úroveň bezpečnosti by sa špecifické požiadavky na stabilitu pri poškodení mali uplatňovať aj na existujúce osobné lode ro-ro, ktoré nikdy neboli osvedčené v súlade so smernicou 2003/25/ES a vstupujú do pravidelnej dopravy v Únii.
- (9) Prístavné štáty by mali v čo najväčšej možnej miere spolupracovať s cieľom vypracovať zoznam morských oblastí uvedený v tejto smernici, pričom by mali zohľadňovať zvrchovanosť štátov nad morskými oblasťami podliehajúcimi ich jurisdikcii a všeobecné zásady morského práva.

- (10) Európska námorná bezpečnostná agentúra (EMSA) pomáha Komisii pri účinnom vykonávaní smernice 2003/25/ES a mala by sa snažiť pokračovať v tejto pomoci v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1406/2002¹.
- (11) S cieľom umožniť Komisii vyhodnotiť vykonávanie tejto smernice a podať o ňom správu Európskemu parlamentu a Rade by členské štáty mali poskytnúť údaje o každej novej osobnej lodi ro-ro s osvedčením na prepravu najviac 1 350 osôb na palube v pravidelnej doprave v súlade s požiadavkami na stabilitu obsiahnutými v tejto smernici. Tieto údaje by mali poskytovať podľa štruktúry stanovenej v prílohe II. Tieto údaje musia byť k dispozícii pre všetky nové osobné lode ro-ro, pretože sa vyžaduje, aby spĺňali pravdepodobnostné požiadavky na stabilitu stanovené v dohovore SOLAS 2020.

¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1406/2002 z 27. júna 2002, ktorým sa ustanovuje Európska námorná bezpečnostná agentúra (Ú. v. ES L 208, 5.8.2002, s. 1).

- (12) Keďže smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/16/ES¹ bola zmenená a smernica Rady 1999/35/ES² bola zrušená smernicou Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2017/2110³, pojem „hostiteľský štát“ už nie je relevantný, a preto by sa mal nahradiť pojmom „prístavný štát“.
- (13) S cieľom neklásť neprimerané administratívne zaťaženie na vnútrozemské členské štáty, ktoré nemajú námorné prístavy a pod ktorých vlajkou sa neplavia žiadne osobné lode ro-ro patriace do rozsahu pôsobnosti smernice 2003/25/ES, by sa takýmto členským štátom malo umožniť uplatňovať výnimky z ustanovení smernice 2003/25/ES. To znamená, že pokiaľ spĺňajú uvedené podmienky, nie sú povinné danú smernicu transponovať.
- (14) Smernica 2003/25/ES by sa preto mala zodpovedajúcim spôsobom zmeniť,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

¹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/16/ES z 23. apríla 2009 o štátnej prístavnej kontrole (Ú. v. EÚ L 131, 28.5.2009, s. 57).

² Smernica Rady 1999/35/ES z 29. apríla 1999 o systéme povinných kontrol pre bezpečnú prevádzku prevozných lodí ro-ro a osobných vysokorýchlostných plavidiel v pravidelnej preprave (Ú. v. ES L 138, 1.6.1999, s. 1).

³ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2017/2110 z 15. novembra 2017 o systéme inšpekcií v záujme bezpečnej prevádzky osobných lodí ro-ro a vysokorýchlostných osobných plavidiel v pravidelnej preprave, ktorou sa mení smernica 2009/16/ES a zrušuje smernica Rady 1999/35/ES (Ú. v. EÚ L 315, 30.11.2017, s. 61).

Článok 1
Zmeny smernice 2003/25/ES

Smernica 2003/25/ES sa mení takto:

1. Článok 2 sa mení takto:

a) písmená b) a c) sa nahrádzajú takto:

„b) „existujúca osobná loď ro-ro“ je osobná loď ro-ro, ktorej kým je položený alebo sa nachádza v podobnej etape stavby pred ... [18 mesiacov po dni nadobudnutia účinnosti tejto pozmeňujúcej smernice]; podobná etapa stavby znamená etapu, v ktorej:

i) sa začína identifikovateľná stavba špecifickej lode; a

ii) sa začala montáž uvedenej lode, pri ktorej sa použilo minimálne 50 ton alebo 1 % odhadovanej hmotnosti všetkých stavebných materiálov, podľa toho, ktorá hodnota je nižšia;

c) „nová osobná loď ro-ro“ je osobná loď ro-ro, ktorá nie je existujúcou osobnou loťou ro-ro;“;

b) písmeno e) sa nahrádza takto:

„e) „dohovor SOLAS“ je Medzinárodný dohovor o bezpečnosti ľudského života na mori z roku 1974 a jeho zmeny, ktoré sú v platnosti;“;

c) vkladajú sa tieto body:

„ea) „dohovor SOLAS 90“ je Medzinárodný dohovor o bezpečnosti ľudského života na mori z roku 1974 naposledy zmenený rezolúciou MSC.117(74);

eb) „dohovor SOLAS 2009“ je Medzinárodný dohovor o bezpečnosti ľudského života na mori z roku 1974 naposledy zmenený rezolúciou MSC.216(82);

ec) „dohovor SOLAS 2020“ je Medzinárodný dohovor o bezpečnosti ľudského života na mori z roku 1974 naposledy zmenený rezolúciou MSC.421(98);“;

d) písmeno f) sa nahrádza takto:

„f) „pravidelná doprava“ je séria plavieb osobnej lode ro-ro prevádzkovaných tak, aby zabezpečovali dopravu medzi tými istými dvomi alebo viacerými prístavmi, alebo séria plavieb z toho istého prístavu a do toho istého prístavu bez medzizastávok, pričom sa plavby vykonávajú buď:

i) podľa uverejneného cestovného poriadku; alebo

- ii) tak pravidelne alebo často, že tvoria rozpoznateľné systematické série;“;
- e) písmeno i) sa nahrádza takto:
 - „i) „prístavný štát“ je členský štát, do ktorého alebo z ktorého prístavov sa plaví osobná loď ro-ro v pravidelnej doprave;“;
- f) písmeno k) sa nahrádza takto:
 - „k) „špecifické požiadavky na stabilitu“ sú v prípade, že sa pojem použije v množnom čísle, požiadavky na stabilitu uvedené v článku 6;“;
- g) dopĺňa sa tento bod:
 - „n) „spoločnosť“ je vlastníkom osobnej lode ro-ro alebo akákoľvek iná organizácia alebo osoba, ako je správca alebo nájomca lode bez posádky, ktorá prevzala od vlastníka lode zodpovednosť za prevádzku osobnej lode.“

2. V článku 3 sa odsek 2 nahrádza takto:

„2. Každý členský štát v postavení prístavného štátu zabezpečí, aby osobné lode ro-ro plaviace sa pod vlajkou štátu, ktorý nie je členským štátom, plne spĺňali požiadavky tejto smernice ešte predtým, ako im bude povolené vykonávať plavby v rámci pravidelnej dopravy z prístavov alebo do prístavov daného členského štátu v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2017/2110*.

* Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2017/2110 z 15. novembra 2017 o systéme inšpekcií v záujme bezpečnej prevádzky osobných lodí ro-ro a vysokorýchlostných osobných plavidiel v pravidelnej preprave, ktorou sa mení smernica 2009/16/ES a zrušuje smernica Rady 1999/35/ES (Ú. v. EÚ L 315, 30.11.2017, s. 61).“

3. V článku 3 sa dopĺňa tento odsek:

„3. Členské štáty, ktoré nemajú námorné prístavy a pod ktorých vlajkou sa neplavia žiadne osobné lode ro-ro patriace do rozsahu pôsobnosti tejto smernice, môžu uplatňovať výnimky z ustanovení tejto smernice s výnimkou povinnosti stanovenej v druhom pododseku.

Členské štáty, ktoré chcú takúto výnimku využiť, oznámia Komisii najneskôr do ... [18 mesiacov po dni nadobudnutia účinnosti tejto pozmeňujúcej smernice], či spĺňajú príslušné podmienky, a Komisiu informujú o každej následnej zmene. Takéto členské štáty nesmú povoliť, aby sa osobné lode ro-ro, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti tejto smernice, plavili pod ich vlajkou dovtedy, kým túto smernicu netransponujú a nevykonávajú.“

4. Článok 4 sa nahrádza takto:

„Článok 4

Charakteristická výška vlny

Charakteristická výška vlny (h_s) sa použije na stanovenie výšky vody na palube pre vozidlá pri uplatnení špecifických požiadaviek na stabilitu obsiahnutých v oddiele A prílohy I. Hodnoty charakteristickej výšky vlny sú hodnotami, ktoré nesmú byť v priebehu roka prekročené s pravdepodobnosťou väčšou než 10 %.“

5. Článok 5 sa mení takto:

a) odsek 1 sa nahrádza takto:

„1. Prístavné štáty stanovia a aktualizujú zoznam morských oblastí, cez ktoré plávajú osobné lode ro-ro v rámci pravidelnej dopravy do ich prístavov alebo z ich prístavov, ako aj zodpovedajúcu charakteristickú výšku vlny v týchto oblastiach.“;

b) odsek 3 sa nahrádza takto:

„3. Zoznam sa uverejní vo verejnej databáze dostupnej na internetovom sídle príslušného námorného úradu. Umiestnenie týchto informácií, ako aj každá aktualizácia zoznamu a dôvody takejto aktualizácie sa oznámia Komisii.“

6. Článok 6 sa nahrádza takto:

„Článok 6

Špecifické požiadavky na stabilitu

1. Bez toho, aby bolo dotknuté uplatňovanie smernice Európskeho parlamentu a Rady 2009/45/ES*, nové osobné lode ro-ro s osvedčením na prepravu viac ako 1 350 osôb na palube musia spĺňať špecifické požiadavky na stabilitu stanovené v kapitole II-1 časti B dohovoru SOLAS 2020.
2. Podľa rozhodnutia spoločnosti musia nové osobné lode ro-ro s osvedčením na prepravu najviac 1 350 osôb na palube spĺňať:
 - a) špecifické požiadavky na stabilitu stanovené v oddiele A prílohy I k tejto smernici; alebo
 - b) špecifické požiadavky na stabilitu stanovené v oddiele B prílohy I k tejto smernici.

V prípade každej takejto lode správa vlajkového štátu oznámi Komisii do dvoch mesiacov od dátumu vydania osvedčenia uvedeného v článku 8 voľbu zvolenú z možností uvedených v prvom pododseku a k takémuto oznámeniu priloží podrobnosti uvedené v prílohe III.

3. Pri uplatňovaní požiadaviek stanovených v oddiele A prílohy I sa členské štáty riadia usmerneniami uvedenými v prílohe II, pokiaľ je to uskutočniteľné a zlučiteľné s konštrukciou danej lode.
4. Podľa rozhodnutia spoločnosti existujúce osobné lode ro-ro s osvedčením na prepravu viac ako 1 350 osôb na palube, ktoré spoločnosť uvádza do prevádzky pravidelnej dopravy do prístavu alebo z prístavu členského štátu po ... [18 mesiacov po dni nadobudnutia účinnosti tejto pozmeňujúcej smernice] a ktoré neboli nikdy osvedčené podľa tejto smernice, musia spĺňať:
 - a) špecifické požiadavky na stabilitu stanovené v kapitole II-1 časti B dohovoru SOLAS 2020; alebo
 - b) špecifické požiadavky na stabilitu stanovené v oddiele A prílohy I k tejto smernici navyše k požiadavkám stanoveným v kapitole II-1 časti B dohovoru SOLAS 2009.

Uplatnené požiadavky na stabilitu sa uvedú v osvedčení lode vyžadovanom podľa článku 8.

5. Podľa rozhodnutia spoločnosti existujúce osobné lode ro-ro s osvedčením na prepravu najviac 1 350 osôb na palube, ktoré spoločnosť uvádza do prevádzky pravidelnej dopravy do prístavu alebo z prístavu členského štátu po ... [18 mesiacov po dni nadobudnutia účinnosti tejto pozmeňujúcej smernice] a ktoré neboli nikdy osvedčené podľa tejto smernice, musia spĺňať:
- a) špecifické požiadavky na stabilitu stanovené v oddiele A prílohy I k tejto smernici; alebo
 - b) špecifické požiadavky na stabilitu stanovené v oddiele B prílohy I k tejto smernici.

Uplatnené požiadavky na stabilitu sa uvedú v osvedčení lode uvedenom v článku 8.

6. Existujúce osobné lode ro-ro, ktoré sa v rámci prevádzky pravidelnej dopravy plavili do prístavu alebo z prístavu členského štátu do ... [18 mesiacov po dni nadobudnutia účinnosti tejto pozmeňujúcej smernice], musia naďalej spĺňať špecifické požiadavky na stabilitu stanovené v prílohe I v znení platnom pred nadobudnutím účinnosti smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/....⁺⁺.

⁺ Ú. v.: vložte, prosím, do textu číslo a do príslušnej poznámky pod čiarou číslo, dátum prijatia a odkaz na uverejnenie smernice uvedenej v dokumente PE CONS 76/22 2022/0036(COD)).

-
- * Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/45/ES zo 6. mája 2009 o bezpečnostných pravidlách a normách pre osobné lode (Ú. v. EÚ L 163, 25.6.2009, s. 1).
- ** Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/... z ..., ktorou sa mení smernica 2003/25/ES, pokiaľ ide o začlenenie požiadaviek na zlepšenú stabilitu a zosúladenie uvedenej smernice s požiadavkami na stabilitu vymedzenými Medzinárodnou námornou organizáciou (Ú. v. EÚ L ..., ..., s. ...).“

7. Článok 7 sa vypúšťa.

8. Článok 8 sa nahrádza takto:

„Článok 8

Osvedčenia

1. Všetky nové a existujúce osobné lode ro-ro plaviace sa pod vlajkou členského štátu musia mať osvedčenie potvrdzujúce zhodu so špecifickými požiadavkami na stabilitu uvedenými v článku 6.

Osvedčenia vydáva správa vlajkového štátu a môžu sa kombinovať s inými súvisiacimi osvedčeniami. V prípade osobných lodí ro-ro, ktoré spĺňajú špecifické požiadavky na stabilitu stanovené v oddiele A prílohy I, musí byť v osvedčení uvedená charakteristická výška vlny, do ktorej loď dokáže splniť špecifické požiadavky na stabilitu.

Osvedčenie zostáva v platnosti dovtedy, kým sa osobná loď ro-ro plaví v oblasti s rovnakou alebo nižšou hodnotou charakteristickej výšky vlny.

2. Každý členský štát v postavení prístavného štátu uznáva osvedčenia vydané iným členským štátom v súlade s touto smernicou.
3. Každý členský štát v postavení prístavného štátu uznáva osvedčenia vydané tretím štátom potvrdzujúce, že osobná loď ro-ro spĺňa špecifické požiadavky na stabilitu stanovené v tejto smernici.“

9. Článok 9 sa nahrádza takto:

„Článok 9

Sezónna a iná krátkodobá prevádzka

1. Ak spoločnosť vykonávajúca celoročnú pravidelnú dopravu chce na uvedenú dopravu nasadiť na kratšie obdobie dodatočné osobné lode ro-ro, oznámi to príslušnému orgánu prístavného štátu alebo prístavných štátov najneskôr jeden mesiac pred začiatkom prevádzky takýchto lodí v rámci uvedenej dopravy.
2. V prípadoch, keď sa však v dôsledku nepredvídaných okolností musí rýchlo nasadiť náhradná osobná loď ro-ro, aby sa zabezpečila kontinuita služby, sa namiesto oznamovacej povinnosti z odseku 1 uplatňuje článok 4 ods. 4 smernice (EÚ) 2017/2110 a bod 1.3 prílohy XVII k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2009/16/ES*.

3. Ak spoločnosť chce prevádzkovať pravidelnú dopravu sezónne počas kratšieho obdobia, ktoré nepresiahne šesť mesiacov v roku, oznámi to príslušnému orgánu prístavného štátu alebo prístavných štátov najneskôr tri mesiace pred začiatkom takejto prevádzky.
4. V prípade osobných lodí ro-ro, ktoré spĺňajú špecifické požiadavky uvedené v oddiele A prílohy I a ktorých prevádzka v zmysle odsekov 1, 2 a 3 tohto článku sa vykonáva za podmienok nižšej charakteristickej výšky vlny, než je výška stanovená pre rovnakú oblasť pre celoročnú prevádzku, príslušný orgán môže na určenie výšky vody na palube, pri uplatňovaní špecifických požiadaviek na stabilitu uvedených v oddiele A prílohy I, použiť hodnotu charakteristickej výšky vlny použiteľnú na kratšie obdobie. Hodnota charakteristickej výšky vlny použiteľná na toto kratšie obdobie sa dohodne medzi členskými štátmi alebo v prípade, že je to uplatniteľné a možné, medzi členskými štátmi a tretími štátmi na oboch koncoch trasy.
5. Potom, čo príslušný orgán prístavného štátu alebo prístavných štátov povolí prevádzku v zmysle odsekov 1, 2 a 3, osobná loď ro-ro, ktorá takú dopravu vykonáva, musí mať osvedčenie potvrdzujúce zhodu s ustanoveniami tejto smernice podľa článku 8 ods. 1.

* Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/16/ES z 23. apríla 2009 o štátnej prístavnej kontrole (Ú. v. EÚ L 131, 28.5.2009, s. 57).“

10. Vkladá sa tento článok:

„Článok 13a

Preskúmanie

Komisia vyhodnotí vykonávanie tejto smernice a predloží výsledky hodnotenia Európskemu parlamentu a Rade do ... [10 rokov po dni nadobudnutia účinnosti tejto pozmeňujúcej smernice]. Informácie založené na oznámeniach uvedených v článku 6 ods. 2 sa sprístupnia v anonymizovanej forme.“

11. Prílohy I a II k smernici 2003/25/ES sa menia v súlade s prílohou I k tejto smernici.
12. Text prílohy II k tejto smernici sa dopĺňa ako príloha III k smernici 2003/25/ES.

Článok 2

Transpozícia

1. Členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou najneskôr ... [18 mesiacov po dni nadobudnutia účinnosti tejto pozmeňujúcej smernice]. Znenie týchto opatrení bezodkladne oznámia Komisii.

Členské štáty uvedú priamo v prijatých opatreniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze upravia členské štáty.

2. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných opatrení vnútroštátneho práva, ktoré prijímú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.

Článok 3

Nadobudnutie účinnosti

Táto smernica nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom nasledujúcim po jej uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Článok 4

Adresáti

Táto smernica je určená členským štátom.

V ...

*Za Európsky parlament
predsedníčka*

*Za Radu
predseda/predsedníčka*

PRÍLOHA I

1. Príloha I sa mení takto:

a) za názov sa vkladá tento nadpis:

„Oddiel A“

b) za uvedený nový nadpis sa vkladá táto úvodná veta:

„Na účely oddielu A sa odkazy na predpisy dohovoru SOLAS považujú za odkazy na dané predpisy tak, ako sa uplatňujú podľa dohovoru SOLAS 90.“

c) v bode 1 sa odsek pred bodmi 1.1 až 1.6 nahrádza takto:

„1. Okrem požiadaviek predpisu II-1/B/8 dohovoru SOLAS týkajúcich sa vodotesného rozdelenia lode a stability v poškodenom stave musia byť splnené požiadavky tohto oddielu.“

d) bod 3.1 sa nahrádza takto:

„3.1. V prípade lodí, ktoré sa majú prevádzkovať len na kratšie obdobie v zmysle článku 9, sa prístavné štáty zahrnuté do trasy dohodnú na uplatniteľnej charakteristickej výške vlny.“

e) dopĺňa sa tento oddiel:

„Oddiel B

Musia byť splnené požiadavky kapitoly II-1 časti B dohovoru SOLAS 2020.

Odchyľne od predpisu II-1/B/6.2.3 dohovoru SOLAS 2020 sa však požadovaný koeficient rozdelenia lode R určuje takto:

Osoby na palube (N)	Koeficient rozdelenia lode (R)
$N < 1\,000$	$R = 0,000088 * N + 0,7488$
$1\,000 \leq N \leq 1\,350$	$R = 0,0369 * \ln(N + 89,048) + 0,579$

Kde:

N = celkový počet osôb na palube.“

2. Príloha II sa mení takto:

Úvodný odsek v časti „Uplatňovanie“ sa nahrádza takto:

„V súlade s ustanoveniami článku 6 ods. 3 tejto smernice vnútroštátne správne orgány členských štátov používajú tieto usmernenia pri uplatňovaní špecifických požiadaviek na stabilitu stanovených v oddiele A prílohy I, pokiaľ je to uskutočniteľné a zlučiteľné s konštrukciou predmetnej lode. Nižšie uvedené čísla bodov zodpovedajú číslam bodov uvedeným v oddiele A prílohy I.“

PRÍLOHA II

„PRÍLOHA III – PODROBNOSTI O OZNÁMENÍ

Údaje, ktoré sa majú oznámiť v súlade s článkom 6 ods. 2:

I. Všeobecné údaje

1. uplatniteľné požiadavky na stabilitu: oddiel A alebo oddiel B prílohy I;
2. identifikačné číslo lode (identifikačné číslo lode IMO, volací znak);
3. hlavné údaje;
4. plán celkového usporiadania;
5. počet osôb na palube;
6. GT;
7. je loď obojstranná: áno/nie;
8. má loď dlhé podpalubie s nákladnými priestormi: áno/nie.

- II. Špecifické údaje – pre osobné lode ro-ro, na ktoré sa vzťahujú pravdepodobnostné požiadavky stanovené v dohovore SOLAS
1. d_l, d_p, d_s ;
 2. R – požadovaný koeficient;
 3. plán usporiadania (plán vodotesnej odolnosti) pre subpriestory so všetkými vnútornými a vonkajšími otvormi vrátane ich prepojených subpriestorov a údaje použité pri meraní priestorov, ako je plán celkového usporiadania a plán nádrže; hranice rozdelenia lode, a to pozdĺžneho, priečneho a vertikálneho, musia byť zahrnuté¹;
 4. dosiahnutý koeficient rozdelenia lode A so súhrnnou tabuľkou všetkých príspevkov za všetky poškodené zóny² so samostatným stĺpcom s dosiahnuteľným koeficientom rozdelenia lode ($w \cdot p \cdot v$);
 5. v prípade poškodenia zóny 1 a 2 percentuálny podiel prípadov poškodenia, ktoré neboli prešetrované [t. j. prípady nezahrnuté do faktora ($w \cdot p \cdot v$)], ak $s = 0$, $s = 1$ a $0 < s < 1$;
 6. v prípade poškodenia zóny 1 a 2 percentuálny podiel prípadov poškodenia zahŕňajúcich priestory ro-ro, ktoré neboli prešetrované [t. j. prípady nezahrnuté do faktora ($w \cdot p \cdot v$)], ak $s = 0$, $s = 1$ a $0 < s < 1$;

7. v prípade každého poškodenia, ktoré prispieva k dosiahnutému koeficientu rozdelenia lode A, identifikácia zaplavených priestorov, hodnota príspevku a faktor „S“³;
8. údaje o neprispievajúcich poškodeniach ($s = 0$ a $p > 0$) pre osobné lode ro-ro vybavené dlhým podpalubím s nákladnými priestormi vrátane úplných údajov o vypočítaných faktoroch⁴.

III. Špecifické údaje – pre osobné lode ro-ro uplatňujúce oddiel A prílohy I

1. Spôsob plnenia:

- modelové skúšky,
- výpočty.

Uveďte, či sa výpočet vody na palube nevykonával napríklad preto, že rezervný voľný bok bol vo všetkých prípadoch poškodenia vyšší ako 2,0 m: áno/nie.

2. Charakteristická výška vlny podľa smernice 2003/25/ES.

-
- ¹ Táto dokumentácia sa predkladá správnym orgánom podľa bodu 2.2 dodatku k rezolúcii IMO MSC.429(98).
 - ² Táto dokumentácia sa predkladá správnym orgánom podľa bodu 2.3.1 dodatku k rezolúcii IMO MSC.429(98).
 - ³ Táto dokumentácia sa predkladá správnym orgánom podľa bodu 2.3.1 dodatku k rezolúcii IMO MSC.429(98).
 - ⁴ Táto dokumentácia sa predkladá správnym orgánom podľa bodu 2.3.1 dodatku k rezolúcii IMO MSC.429(98).“.
-