



**EURÓPSKA ÚNIA**

**EURÓPSKY PARLAMENT**

**RADA**

---

**V Štrasburgu 15. novembra 2017  
(OR. en)**

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

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

**MAR 140  
CODEC 1123**

**SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY, KTOROU SA MENÍ SMERNICA  
2009/45/ES O BEZPEČNOSTNÝCH PRAVIDLÁCH A NORMÁCH PRE OSOBNÉ LODE**

**SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (EÚ) 2017/...**

**z 15. novembra 2017,**

**ktorou sa mení smernica 2009/45/ES  
o bezpečnostných pravidlách a normách pre osobné lode**

**(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 výboru<sup>1</sup>,

po porade s Výborom regiónov,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom<sup>2</sup>,

---

<sup>1</sup> Ú. v. EÚ C 34, 2.2.2017, s. 167.

<sup>2</sup> Pozícia Európskeho parlamentu zo 4. októbra 2017 (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku) a rozhodnutie Rady z 23. októbra 2017.

keďže:

- (1) S cieľom udržať vysokú úroveň bezpečnosti stanovenú v spoločných bezpečnostných normách v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2009/45/ES<sup>1</sup>, a tým dôveru cestujúcich, a s cieľom zachovať rovnaké podmienky, je potrebné zlepšiť uplatňovanie uvedenej smernice zlepšiť. Smernica 2009/45/ES by sa mala uplatňovať iba na osobné lode a plavidlá, pre ktoré boli bezpečnostné normy uvedenej smernice určené. Z rozsahu pôsobnosti uvedenej smernice by sa preto mali vyňať viaceré špecifické typy lodí, a najmä pomocné člny, plachetnice a lode na prepravu, napríklad k zariadeniam na mori, vyškoleného personálu, ktorý sa nepodieľa na prevádzke lode.
- (2) Pomocné člny prepravované na lodi sa používajú na prevoz cestujúcich z osobných lodí priamo na pobrežie a späť, pričom sa plavia po najkratšej bezpečnej námornej trase. Nie sú vhodné na iné druhy služieb, ako sú pobrežné poznávacie výlety, a nemali by sa na ne používať. Takéto výlety by mali vykonávať lode spĺňajúce požiadavky pobrežného štátu na osobné lode, ako sa uvádza okrem iného v usmerneniach IMO (obežník MSC.1/Circ. 1417 o usmerneniach týkajúcich sa pomocných člnov osobných lodí). Členské štáty a Komisia by mali podporovať diskusiu v rámci IMO s cieľom preskúmať tieto usmernenia v záujme zvýšenia bezpečnosti. Komisia by mala posúdiť, či je potrebné, aby tieto usmernenia boli povinné.

---

<sup>1</sup> 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).

- (3) Z rozsahu pôsobnosti smernice 2009/45/ES sú vyňaté osobné lode, ktoré nemajú mechanický pohon. Plachetnice by sa nemali certifikovať v súlade s uvedenou smernicou, ak je ich mechanický pohon určený len na pomocné a núdzové použitie. Komisia by preto mala do roku 2020 posúdiť potrebu spoločných európskych požiadaviek na túto kategóriu osobných lodí.
- (4) Spojenie so zariadeniami na mori zabezpečujú plavidlá, ktoré prepravujú priemyselný personál. Uvedený priemyselný personál musí úspešne ukončiť povinný výcvik v oblasti bezpečnosti a spĺňať určité povinné kritériá zdravotnej spôsobilosti. Mali by sa preto naň vzťahovať rozdielne a špecifické bezpečnostné pravidlá, ktoré sú mimo rozsahu pôsobnosti tejto smernice. Členské štáty a Komisia by mali aktívne podporovať prácu IMO, ktorá v nadväznosti na rezolúciu IMO MSC.418(97) prebieha v oblasti bezpečnostných noriem pre príbrežné plavidlá.
- (5) Z Programu regulačnej vhodnosti a efektívnosti (REFIT) vyplynulo, že nie všetky členské štáty certifikujú hliníkové lode podľa smernice 2009/45/ES. Dôsledkom je nerovná situácia, čo marí úsilie o dosiahnutie spoločnej vysokej úrovne bezpečnosti cestujúcich pri vnútroštátnych plavbách v rámci Únie. S cieľom zabrániť nejednotnému uplatňovaniu, ktoré vyplýva z rôznych výkladov vymedzenia hliníka ako rovnocenného materiálu a z uplatniteľnosti zodpovedajúcich noriem požiarnej bezpečnosti, čo vedie k rôznym výkladom rozsahu pôsobnosti smernice, by sa malo vyjasniť vymedzenie pojmu „rovnocenný materiál“ v smernici 2009/45/ES. Členským štátom by sa malo umožniť, aby sa mohli rozhodnúť pre prísnejšie opatrenia na zabránenie požiarom v súlade s ustanoveniami tejto smernice o dodatočných bezpečnostných požiadavkách.

- (6) Značné množstvo osobných lodí postavených zo zliatiny hliníka zabezpečuje pravidelné a časté námorné spojenia medzi rôznymi prístavmi v rámci členského štátu. Keďže dodržiavanie požiadaviek tejto smernice by malo vážne následky pre takéto dopravné operácie a súvisiace sociálno-ekonomické podmienky ako aj na finančné a technické dôsledky pre existujúce aj nové lode, by uvedené členské štáty mali mať možnosť uplatňovať na takéto osobné lode vnútroštátne právo počas obmedzeného obdobia, pričom sa zabezpečí zachovanie dostatočnej úrovne bezpečnosti.
- (7) S cieľom zvýšiť právnu zrozumiteľnosť a súlad, a tým aj úroveň bezpečnosti, by sa mali viaceré vymedzenia pojmov a odkazy aktualizovať a ďalej zosúladiť so súvisiacimi medzinárodnými pravidlami alebo pravidlami Únie. Osobitná pozornosť by sa pritom mala venovať tomu, aby sa nezmenil existujúci rozsah pôsobnosti smernice 2009/45/ES. Predovšetkým vymedzenie pojmu tradičnej lode by sa malo lepšie zosúladiť so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2002/59/ES<sup>1</sup> pri zachovaní platných kritérií, pokiaľ ide o rok postavenia lode a typ materiálu. Vymedzenie pojmu rekreačnej jachty a rekreačného plavidla by sa malo lepšie zosúladiť s Medzinárodným dohovorom o bezpečnosti ľudského života na mori z roku 1974 (ďalej len „dohovor SOLAS z roku 1974“).

---

<sup>1</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/59/ES z 27. júna 2002, ktorou sa zriaďuje monitorovací a informačný systém Spoločenstva pre lodnú dopravu a ktorou sa zrušuje smernica Rady 93/75/EHS (Ú. v. ES L 208, 5.8.2002, s. 10).

- (8) Z hľadiska zásady proporcionality sa ukázalo, že je ťažké prispôbiť platné predpísané požiadavky odvodené od dohovoru SOLAS z roku 1974 pre malé plavidlá kratšie ako 24 metrov. Malé lode sú navyše postavené prevažne z materiálov iných ako oceľ. Z toho dôvodu bol iba veľmi obmedzený počet takýchto lodí certifikovaný podľa smernice 2009/45/ES. Preto by sa v prípade, že by neexistovali konkrétne bezpečnostné riziká a že by v smernici 2009/45/ES neboli stanovené primerané normy, mali lode kratšie ako 24 metrov vyňať z rozsahu pôsobnosti uvedenej smernice a mali by podliehať osobitným bezpečnostným normám stanoveným členskými štátmi, ktoré vedia lepšie posúdiť miestne obmedzenia pre plavbu týchto lodí z hľadiska vzdialenosti od pobrežia alebo prístavu a poveternostných podmienok. Pri stanovovaní uvedených noriem by členské štáty mali zohľadniť usmernenia, ktoré uverejní Komisia. V uvedených usmerneniach by sa mali podľa potreby zohľadniť všetky medzinárodné dohody a dohovory schválené v rámci IMO a nemali by sa nimi zaviesť dodatočné požiadavky presahujúce rámec existujúcich medzinárodných pravidiel. Komisia sa vyzýva, aby takéto usmernenia prijala čo najskôr.
- (9) S cieľom ďalej zjednodušiť vymedzenie morských oblastí stanovené v smernici 2009/45/ES a minimalizovať záťaž na členské štáty by sa mali vypustiť zbytočné alebo neprimerané kritériá. Vymedzenie morských oblastí, v ktorých sa môžu plaviť lode triedy C a triedy D, by sa malo zjednodušiť, konkrétne vypustiť kritérium „kde stroskotané osoby môžu dosiahnuť pevninu“ a vypustiť „vzdialenosť od miesta útočiska“ na účely vymedzenia morských oblastí, no úroveň bezpečnosti by sa mala zachovať. Vhodnosť konkrétneho pobrežia ako miesta útočiska je dynamický parameter, ktorý môžu v konkrétnych prípadoch posudzovať členské štáty. V prípade potreby by sa mali akékoľvek prevádzkové obmedzenia pre konkrétnu loď týkajúce sa vzdialenosti od miesta útočiska zaznamenať v bezpečnostnom certifikáte osobnej lode.

- (10) V dôsledku osobitných geografických a poveternostných charakteristík a vysokého počtu ostrovov, pre ktoré treba v Grécku pravidelne a často zabezpečovať prepravu, a to medzi nimi a pevninou alebo iba medzi nimi, a z toho vyplývajúceho vysokého počtu možných námorných spojení by sa Grécku malo umožniť uplatniť výnimku z povinnosti stanovenia morských oblastí. Namiesto toho by sa Grécku malo umožniť klasifikovať osobné lode podľa konkrétnej námornej trasy, po ktorej sa plavia, pričom by sa mali zachovať rovnaké kritériá pre triedy osobných lodí a rovnaké bezpečnostné normy.
- (11) Na zabránenie nezamýšľaných negatívnych dôsledkov platných ustanovení, v súlade s ktorými sa prestavané nákladné lode nemôžu považovať za nové osobné lode, by sa malo objasniť, že požiadavky týkajúce sa zmeny sa uplatňujú nielen na existujúce osobné lode, ale na všetky lode.
- (12) Keďže prístavný štát môže v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2009/16/ES<sup>1</sup> vykonať inšpekciu osobnej lode alebo vysokorýchlostného osobného plavidla plaviaceho sa pod inou vlajkou ako vlajkou prístavného štátu, keď vykonáva vnútroštátnu plavbu, osobitné ustanovenia článku 5 ods. 3 smernice 2009/45/ES sú zbytočné a mali by sa vypustiť.

---

<sup>1</sup> 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).

- (13) Vzhľadom na rozdiely v prístupe medzi požiadavkami dohovoru SOLAS z roku 1974 na havarijnú stabilitu a osobitnými požiadavkami Únie na havarijnú stabilitu osobných lodí ro-ro uvedenými v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2003/25/ES<sup>1</sup> by sa mala posúdiť potreba smernice 2003/25/ES a jej pridaná hodnota na základe toho, či uvedené požiadavky dohovoru SOLAS z roku 1974 zabezpečujú rovnakú úroveň bezpečnosti.
- (14) S cieľom zvýšiť transparentnosť a uľahčiť členským štátom oznamovanie výnimiek, ekvivalentov a dodatočných bezpečnostných opatrení by Komisia mala vytvoriť a prevádzkovať databázu. Táto databáza by mala zahŕňať oznamované opatrenia v podobe návrhu aj v prijatej podobe. Prijaté opatrenia by sa mali sprístupniť verejnosti.
- (15) Vzhľadom na zmeny, ktoré priniesla Zmluva o fungovaní Európskej únie (ďalej len „ZFEÚ“), by sa právomoci udelené Komisii na vykonávanie smernice 2009/45/ES mali zodpovedajúcim spôsobom aktualizovať. Vykonávacie akty by sa mali prijímať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady 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).

<sup>2</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13).

- (16) S cieľom zohľadniť vývoj na medzinárodnej úrovni a skúsenosti a zvýšiť transparentnosť by sa mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 ZFEÚ, pokiaľ ide o prípadné neuplatňovanie zmien medzinárodných nástrojov na účely tejto smernice a aktualizáciu technických požiadaviek. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni expertov a aby tieto konzultácie vykonávala v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva. Predovšetkým, v záujme rovnakého zastúpenia pri príprave delegovaných aktov, sa všetky dokumenty doručujú Európskemu parlamentu a Rade v rovnakom čase ako odborníkom z členských štátov, a odborníci Európskeho parlamentu a Rady majú systematicky prístup na zasadnutia expertných skupín Komisie, ktoré sa zaoberajú prípravou delegovaných aktov.
- (17) Keďže osobitné odkazy v článku 14 na prebiehajúcu prácu v IMO sa stali zastaranými, mal by sa uvedený článok vypustiť. Všeobecné ciele medzinárodných opatrení na zvýšenie bezpečnosti osobných lodí a vytvorenie rovnakých podmienok sú však naďalej relevantné a mali by sa plniť v súlade so zmluvami. Členské štáty a Komisia by na uvedený účel mali spolupracovať v rámci IMO s cieľom zrevidovať a zlepšiť predpisy dohovoru SOLAS z roku 1974.

- (18) Je dôležité, aby sa akékoľvek sankcie stanovené členskými štátmi riadne uplatňovali a aby boli účinné, primerané a odrádzajúce.
- (19) Vzhľadom na celý monitorovací cyklus návštev Európskej námornej bezpečnostnej agentúry (EMSA) by mala Komisia vyhodnotiť vykonávanie smernice 2009/45/ES do ... [deväť rokov od dátumu nadobudnutia účinnosti tejto pozmeňujúcej smernice] a predložiť o tom správu Európskemu parlamentu a Rade. Členské štáty by mali s Komisiou spolupracovať pri získavaní všetkých informácií, ktoré sú potrebné na uvedené hodnotenie.
- (20) S cieľom neklásť neprimerané administratívne zaťaženie na vnútrozemské členské štáty, ktoré nemajú námorné prístavy a pod ktorých vlajkou sa neplavia žiadne lode patriace do rozsahu pôsobnosti tejto smernice, malo by sa takýmto členským štátom umožniť uplatňovať výnimky z ustanovení tejto smernice. To znamená, že pokiaľ sú uvedené podmienky splnené, nie sú povinné túto smernicu transponovať.
- (21) Človek predstavuje zásadný faktor bezpečnosti lode a s ňou súvisiacich postupov. S cieľom zachovať vysokú úroveň bezpečnosti je potrebné zohľadniť vzťah medzi bezpečnosťou, životnými a pracovnými podmienkami na palube lode a odbornou prípravou vrátane odbornej prípravy týkajúcej sa cezhraničných záchranných a núdzových operácií v súlade s medzinárodnými požiadavkami. Členské štáty a Komisia by preto mali na medzinárodnej úrovni zohrávať proaktívnu úlohu s cieľom monitorovať a zlepšiť sociálny rozmer pre námorníkov na palube lodí.

- (22) S cieľom uľahčiť proces vykonávania by EMSA mala podporiť Komisiu a členské štáty v súlade s príslušnými ustanoveniami nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1406/2002<sup>1</sup>.
- (23) Smernica 2009/45/ES by sa preto mala zodpovedajúcim spôsobom zmeniť,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

---

<sup>1</sup> 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).

*Článok 1*  
*Zmeny smernice 2009/45/ES*

Smernica 2009/45/ES sa mení takto:

1. Článok 2 sa mení takto:

a) písmeno a) sa nahrádza takto:

„a) „medzinárodné dohovory“ znamenajú tieto dohovory vrátane ich protokolov a zmien v ich aktuálnom znení:

i) Medzinárodný dohovor o bezpečnosti ľudského života na mori z roku 1974 (dohovor SOLAS z roku 1974) a

ii) Medzinárodný dohovor o nákladových čiarach ponoru z roku 1966,“;

b) písmeno b) sa nahrádza takto:

„b) „Kódex o neporušenej stabilite“ znamená „Kódex o neporušenej stabilite pre všetky typy lodí, na ktoré sa vzťahujú nástroje IMO“ obsiahnutý v rezolúcii zhromaždenia IMO A.749(18) zo 4. novembra 1993 alebo „Medzinárodný kódex o neporušenej stabilite z roku 2008“ obsiahnutý v rezolúcii IMO MSC.267(85) zo 4. decembra 2008, v ich aktuálnom znení,“;

c) písmeno g) bod ii) sa nahrádza takto:

„ii) ich maximálna rýchlosť, vymedzená v predpise 1.4.30 Kódexu o vysokorýchlostných plavidlách z roku 1994 a v predpise 1.4.38 Kódexu o vysokorýchlostných plavidlách z roku 2000, je menšia než 20 uzlov;“;

d) písmeno m) sa nahrádza takto:

„m) „výška čela“ znamená výšku čela, ako je vymedzená v predpise č. 39 Medzinárodného dohovoru o nákladových čiarach ponoru z roku 1966;“;

e) v písmene q) sa prvý pododsek sa nahrádza takto:

„q) „morská oblasť“ znamená akúkoľvek morskú oblasť alebo námornú trasu stanovenú podľa článku 4;“;

f) písmeno r) sa nahrádza takto:

„r) „prístavná oblasť“ znamená oblasť, ktorá nie je morskou oblasťou stanovenou podľa článku 4, vymedzená členským štátom s príslušnou právomocou, ktorá siaha po najkrajnejšie pevné prístavné zariadenia tvoriace súčasť prístavného systému alebo po hranice definované prírodnými geografickými danosťami chrániacimi ústie alebo podobnú chránenú oblasť;“;

g) písmeno s) sa vypúšťa;

h) písmeno u) sa nahrádza takto:

„u) „prístavný štát“ znamená členský štát, do ktorého prístavu alebo prístavov alebo z ktorého prístavu alebo prístavov smeruje loď alebo plavidlo vykonávajúce vnútroštátnu plavbu a plaviace sa pod inou vlajkou, ako je vlajka uvedeného členského štátu;“;

i) písmeno v) sa nahrádza takto:

„v) „uznaná organizácia“ znamená organizáciu, ktorá je uznaná v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 391/2009\*;

---

\* Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 391/2009 z 23. apríla 2009 o spoločných pravidlách a normách pre organizácie vykonávajúce inšpekcie a prehliadky lodí (Ú. v. EÚ L 131, 28.5.2009, s. 11).“;

j) písmeno y) sa nahrádza takto:

„y) „osoby so zníženou pohyblivosťou“ znamenajú osoby, ktoré majú osobitné ťažkosti pri používaní verejnej dopravy vrátane starších osôb, osôb so zdravotným postihnutím, osôb s poškodením zmyslových orgánov a používateľov invalidných vozíkov, tehotné ženy a osoby sprevádzajúce malé deti;“

k) dopĺňajú sa tieto písmená:

„z) „plachetnica“ znamená loď poháňanú plachtami, aj keď je vybavená mechanickým pohonom na pomocné a núdzové účely;

- za) „rovnocenný materiál“ znamená zliatinu hliníka alebo akýkoľvek iný nehorľavý materiál, ktorý si sám alebo vďaka zabezpečenej izolácii zachováva štrukturálne vlastnosti a neporušiteľnosť rovnocenné s oceľou na konci uplatniteľného vystavenia štandardnej skúške horľavosti;
- zb) „štandardná skúška horľavosti“ znamená skúšku, pri ktorej sú vzorky príslušných priedelov alebo palúb vystavené v testovacej laboratórnej peci teplotám približne zodpovedajúcim štandardnej krivke v súradniciach čas – teplota v súlade s testovacou metódou špecifikovanou v Medzinárodnom kódexe pre použitie postupov požiarneho testu z roku 2010 obsiahnutom v rezolúcii IMO MSC.307(88) z 3. decembra 2010 v jej aktuálnom znení;
- zc) „tradičná loď“ znamená akýkoľvek druh historickej osobnej lode projektovanej pred rokom 1965 a jej kópie postavené prevažne z pôvodných materiálov vrátane lodí, ktoré sú určené na propagáciu a podporu tradičných zručností a námorníctva a ktoré spolu slúžia ako živé kultúrne pamätníky prevádzkované podľa tradičných zásad námorníctva a techniky;
- zd) „rekreačná jachta alebo rekreačné plavidlo“ znamená plavidlo, ktoré sa nevyužíva na obchodnú činnosť, bez ohľadu na druh pohonu;
- ze) „pomocný člň“ znamená člň prepravovaný na lodi, ktorý sa používa na prevoz viac ako 12 cestujúcich zo stojacej osobnej lode na pobrežie a späť;

- zf) „príbrežná servisná loď“ znamená loď, ktorá sa používa na prepravu a ubytovanie priemyselného personálu, ktorý nevykonáva prácu na palube nevyhnutnú na prevádzku lode;
- zg) „príbrežné servisné plavidlo“ znamená plavidlo, ktoré sa používa na prepravu a ubytovanie priemyselného personálu, ktorý nevykonáva prácu na palube nevyhnutnú na prevádzku plavidla;
- zh) „opravy, prestavby a modifikácie podstatného charakteru“ znamenajú:
- každú zmenu, v dôsledku ktorej sa podstatne zmenia rozmery lode, ako je predĺženie pridaním nového hlavného rebra,
  - každú zmenu, v dôsledku ktorej sa podstatne zmení kapacita lode z hľadiska počtu prepravovaných cestujúcich, ako je prestavba paluby pre vozidlá na obytné priestory pre cestujúcich,
  - každú zmenu, ktorá podstatne zvýši životnosť lode, ako je modernizácia obytných priestorov pre cestujúcich na celej jednej palube,
  - každú prestavbu ľubovoľného typu lode na osobnú loď.“;

2. Článok 3 sa nahrádza takto:

*„Článok 3*

*Rozsah pôsobnosti*

1. Táto smernica sa vzťahuje na tieto osobné lode a plavidlá, bez ohľadu na ich vlajku, ak vykonávajú vnútroštátnu plavbu:

- a) nové a existujúce osobné lode dlhé 24 metrov a viac;
- b) vysokorýchlostné osobné plavidlá.

Každý členský štát v pozícii prístavného štátu zabezpečí, aby osobné lode a vysokorýchlostné osobné plavidlá plaviace sa pod vlajkou štátu, ktorý nie je členským štátom, plne spĺňali požiadavky tejto smernice ešte pred tým, ako im je povolené vykonávať vnútroštátnu plavbu v uvedenom členskom štáte.

2. Táto smernica sa nevzťahuje na:

- a) osobné lode, ktoré sú:
  - i) vojnové lode a lode na prepravu vojska;
  - ii) plachetnice;
  - iii) lode, ktoré nemajú mechanický pohon;

- iv) plavidlá, ktoré sú postavené z iného materiálu, ako je oceľ alebo ekvivalent ocele, a na ktoré sa nevzťahujú normy týkajúce sa vysokorýchlostných plavidiel [rezolúcia MSC.36(63) alebo MSC.97(73)] alebo plavidiel s dynamickým vztlakom [rezolúcia A.373 (X)];
  - v) drevené lode jednoduchej konštrukcie;
  - vi) tradičné lode;
  - vii) rekreačné jachty;
  - viii) lode, ktoré sa plavia výlučne v prístavných oblastiach;
  - ix) príbrežné servisné lode alebo
  - x) pomocné člny;
- b) vysokorýchlostné *osobné* plavidlá, ktoré sú:
- i) vojnové plavidlá a plavidlá na prepravu vojska;
  - ii) rekreačné plavidlá;
  - iii) plavidlá, ktoré sa plavia výlučne v prístavných oblastiach alebo
  - iv) príbrežné servisné plavidlá.

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

Členské štáty, ktoré chcú takúto výnimku využiť, oznámia Komisii najneskôr do ... [dátum transpozície tejto pozmeňujúcej smernice], či spĺňajú príslušné podmienky a Komisiu potom každoročne informujú o každej následnej zmene. Takéto členské štáty nesmú povoliť, aby sa osobné lode alebo plavidlá, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti tejto smernice, plavili pod ich vlajkou dovtedy, kým túto smernicu netransponujú a nevykonávajú.“;

3. Článok 4 sa nahrádza takto:

„Článok 4

*Kategorizácia morských oblastí a triedy osobných lodí*

1. Morské oblasti sa delia na tieto kategórie:

„Oblasť A“	je morská oblasť mimo oblastí B, C a D.
„Oblasť B“	je morská oblasť, ktorej zemepisné súradnice sa ani v jednom bode nenachádzajú ďalej ako 20 míľ od pobrežnej čiary zodpovedajúcej strednej výške prílivu, ale ktorá je mimo oblastí C a D.
„Oblasť C“	je morská oblasť, ktorej zemepisné súradnice sa ani v jednom bode nenachádzajú ďalej ako 5 míľ od pobrežnej čiary zodpovedajúcej strednej výške prílivu, ale mimo morskej oblasti D, ak existuje. Navyše pravdepodobnosť prekročenia 2,5 metra významnej výšky vlny je menšia ako 10 % počas jedného roka v prípade celoročnej prevádzky alebo počas špecifického obdobia v prípade sezónnej prevádzky, napr. letnej prevádzky.
„Oblasť D“	je morská oblasť, ktorej zemepisné súradnice sa ani v jednom bode nenachádzajú ďalej ako 3 míle od pobrežnej čiary zodpovedajúcej strednej výške prílivu. Navyše pravdepodobnosť prekročenia 1,5 metra významnej výšky vlny je menšia ako 10 % počas jedného roka v prípade celoročnej prevádzky alebo počas špecifického obdobia v prípade sezónnej prevádzky, napr. letnej prevádzky.

2. Každý členský štát:

- a) vypracuje a v prípade potreby aktualizuje zoznam morských oblastí v jeho právomoci;

- b) vymedzí vnútornú hranicu morskej oblasti najbližšie k jeho pobrežnej čiare;
  - c) uverejní zoznam vo verejnej databáze prístupnej na webovom sídle príslušného námorného orgánu;
  - d) oznámi Komisii, kde sa takéto informácie nachádzajú, a skutočnosť, že sa vykonali zmeny v zozname.
3. Odchyľne od povinnosti vypracovať zoznam morských oblastí, môže Grécko v prípade potreby vypracovať a aktualizovať zoznam námorných trás v Grécku, pričom použije zodpovedajúce kritériá pre kategórie uvedené v odseku 1.
4. Osobné lode sú rozdelené do týchto tried podľa morských oblastí, v ktorých sa môžu plaviť:

„Trieda A“	je osobná loď, ktorá vykonáva vnútroštátnu plavbu v oblastiach A, B, C a D.
„Trieda B“	je osobná loď, ktorá vykonáva vnútroštátnu plavbu v oblastiach B, C a D.
„Trieda C“	je osobná loď, ktorá vykonáva vnútroštátnu plavbu v oblastiach C a D.
„Trieda D“	je osobná loď, ktorá vykonáva vnútroštátnu plavbu v oblasti D.

5. Na vysokorýchlostné osobné plavidlá sa uplatňujú kategórie vymedzené v kapitole 1 (1.4.10) a (1.4.11) Kódexu o vysokorýchlostných plavidlách z roku 1994 alebo kapitole 1 (1.4.12) a (1.4.13) Kódexu o vysokorýchlostných plavidlách z roku 2000.“;

4. Článok 5 sa mení takto:

a) v odseku 2 sa druhý pododsek nahrádza takto:

„Každý členský štát, ak je v postavení prístavného štátu, uznáva bezpečnostný certifikát vysokorýchlostného plavidla a povolenie na prevádzku, ktoré vydal iný členský štát pre vysokorýchlostné osobné plavidlá, ak vykonávajú vnútroštátnu plavbu, alebo bezpečnostný certifikát osobnej lode uvedený v článku 13, ktorý vydal iný členský štát pre osobné lode, ak vykonávajú vnútroštátnu plavbu.“;

b) odsek 3 sa vypúšťa;

c) odsek 4 sa nahrádza takto:

„4. Vybavenie námorných lodí, ktoré spĺňa požiadavky stanovené v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2014/90/EÚ\*, sa považuje za vybavenie spĺňajúce požiadavky tejto smernice.

---

\* Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/90/EÚ z 23. júla 2014 o vybavení námorných lodí a o zrušení smernice Rady 96/98/ES (Ú. v. EÚ L 257, 28.8.2014, s. 146).“;

5. Článok 6 sa mení takto:

a) odsek 1 sa mení takto:

i) písmeno a) sa nahrádza takto:

„a) stavba a údržba trupu, hlavné a pomocné strojné zariadenia, elektrické a automatické časti sú v súlade s normami stanovenými pre klasifikáciu podľa pravidiel uznanej organizácie alebo ekvivalentných pravidiel, ktoré používa správny orgán v súlade s článkom 11 ods. 2 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2009/15/ES\*;

---

\* Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/15/ES z 23. apríla 2009 o spoločných pravidlách a normách pre organizácie vykonávajúce inšpekcie a prehliadky lodí a pre príslušné činnosti námorných úradov (Ú. v. EÚ L 131, 28.5.2009, s. 47).“;

ii) písmeno c) sa vypúšťa;

b) v odseku 2 písm. b):

– bod ii) sa vypúšťa;

– bod iii) sa nahrádza takto:

„iii) bez ohľadu na bod i) sú nové osobné lode triedy D oslobodené od požiadavky minimálnej výšky čela stanovenej v Medzinárodnom dohovore o nákladových čiarach ponoru z roku 1966;“

- c) odsek 3 sa mení takto:
- i) písmená c) a d) sa nahrádzajú takto:
- „c) existujúce osobné lode tried C a D musia spĺňať špecifické relevantné požiadavky tejto smernice a v súvislosti so záležitosťami, na ktoré sa nevzťahujú takéto požiadavky, musia spĺňať pravidlá správneho orgánu štátu vlajky, ktorých úroveň bezpečnosti musí mať úroveň ekvivalentnú s úrovňou v kapitole II-1 a kapitole II-2 prílohy I, pričom sa v nich zohľadňujú špecifické miestne prevádzkové podmienky, ktoré sa týkajú morských oblastí, v ktorých sa lode takýchto tried môžu plaviť; existujúce osobné lode tried C a D môžu začať vykonávať pravidelnú vnútroštátnu plavbu v prístavnom štáte, ak správny orgán štátu vlajky získa súhlas prístavného štátu s takýmito pravidlami;
- d) ak členský štát zastáva názor, že pravidlá, ktoré požaduje správny orgán prístavného štátu podľa písmena c) tohto odseku, sú neprimerané, bezodkladne o tom informuje Komisiu. Komisia prijme vykonávacie akty obsahujúce rozhodnutie, či sú uvedené pravidlá primerané. Uvedené vykonávacie akty sa prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 11 ods. 2.“;
- ii) písmená e) a f) sa vypúšťajú;

d) odsek 4 sa mení takto:

i) v písmene a) sa tretia zarážka nahrádza takto:

„– úplne nespĺňajú požiadavky Kódexu bezpečnosti pre plavidlá s dynamickým vztlakom (Kódex DSC) uvedené v rezolúcii IMO A.373(10), v jej aktuálnom znení;“;

ii) písmeno c) sa nahrádza takto:

„c) konštrukcia a údržba vysokorýchlostných osobných plavidiel a ich vybavenia sú v súlade s pravidlami klasifikácie vysokorýchlostných plavidiel uznanej organizácie alebo ekvivalentnými pravidlami, ktoré používa správny orgán v súlade s článkom 11 ods. 2 smernice 2009/15/ES.“;

e) dopĺňajú sa tieto odseky:

„5. Pokiaľ ide o opravy, prestavby a modifikácie podstatného charakteru v prípade nových a existujúcich lodí a činnosti súvisiace s vybavením, sú v súlade s požiadavkami na nové lode stanovenými v odseku 2 písm. a); zmeny vykonané na lodi, ktorých cieľom je iba dosiahnutie vyššej úrovne schopnosti udržať sa na hladine, sa nepovažujú za úpravy podstatného charakteru.“

6. Lode postavené z rovnocenného materiálu pred ... [dátum nadobudnutia účinnosti tejto pozmeňujúcej smernice] musia spĺňať požiadavky tejto smernice do ... [6 rokov po dátume uvedenom v článku 2 ods. 1 druhom pododseku].
7. Odchyľne od tejto smernice môže členský štát s viac ako 60 osobnými loďami postavenými zo zliatiny hliníka, ktoré sa k ... [dátum nadobudnutia účinnosti tejto pozmeňujúcej smernice] plavia pod jeho vlajkou, oslobodiť od uplatňovania ustanovení tejto smernice tieto osobné lode na tieto obdobia:
  - a) osobné lode triedy B, C a D postavené zo zliatiny hliníka po ... [dátum nadobudnutia účinnosti tejto pozmeňujúcej smernice] na obdobie 10 rokov od uvedeného dátumu a
  - b) osobné lode triedy B, C a D postavené zo zliatiny hliníka pred ... [dátum nadobudnutia účinnosti tejto pozmeňujúcej smernice] na obdobie 12 rokov od uvedeného dátumu,

za predpokladu, že uvedené lode sa plavia výlučne medzi prístavmi tohto členského štátu.

Každý členský štát, ktorý hodlá túto výnimku využiť, oznámi Komisii do ... [dátum uvedený v článku 2 ods. 1 druhom pododseku] svoj zámer túto výnimku využiť a tiež Komisiu informuje o obsahu výnimky. Členské štáty tiež Komisii oznámia každú následnú zmenu. Komisia informuje ostatné členské štáty v súlade s článkom 9 ods. 4.“;

6. Článok 7 sa mení takto:

a) odsek 1 sa nahrádza takto:

„1. Osobné lode ro-ro triedy C, ktorých kým bol položené alebo sa nachádzali v podobnej etape stavby 1. októbra 2004 alebo po tomto dátume, a všetky osobné lode ro-ro tried A a B musia spĺňať požiadavky článkov 6, 8 a 9 smernice 2003/25/ES.“;

b) odsek 2 sa vypúšťa;

7. Článok 8 sa mení takto:

a) v odseku 3 sa druhý pododsek vypúšťa;

b) odsek 4 sa vypúšťa;

8. Článok 9 sa mení takto:

a) odsek 2 sa nahrádza takto:

„2. Členský štát môže s prihliadnutím na postup stanovený v odseku 4 prijať opatrenia, ktoré umožňujú ekvivalenty pre určité osobitné požiadavky tejto smernice, ak sú takéto ekvivalenty účinné aspoň tak, ako takéto požiadavky.“;

b) odsek 4 sa nahrádza takto:

„4. Členský štát, ktorý využije práva priznané podľa odsekov 1, 2 alebo 3, postupuje v súlade s druhým až siedmym pododsekom tohto odseku.

Členský štát oznámi Komisii opatrenia, ktoré zamýšľa prijať, a k takémuto oznámeniu priloží dostatočné podrobnosti na potvrdenie, že úroveň bezpečnosti je primerane dodržaná.

Ak Komisia do šiestich mesiacov od oznámenia prijme vykonávacie akty obsahujúce jej rozhodnutie, že navrhované opatrenia nie sú odôvodnené, od uvedeného členského štátu sa požaduje, aby navrhované opatrenia zmenil alebo, aby ich neprijal. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 11 ods. 2.

Prijaté opatrenia sa špecifikujú v príslušných vnútroštátnych právnych predpisoch a oznámia sa Komisii a ostatným členským štátom.

Všetky takéto opatrenia sa uplatňujú na všetky osobné lode tej istej triedy alebo plavidlá, ak sú v prevádzke za tých istých špecifikovaných podmienok, bez ohľadu na ich vlajku alebo štátnu príslušnosť, alebo miesto sídla ich prevádzkovateľa.

Opatrenia uvedené v odseku 3 sa uplatňujú iba dovtedy, kým je loď alebo plavidlo v prevádzke za špecifikovaných podmienok.

Členské štáty oznamujú Komisii opatrenia uvedené v druhom a štvrtom pododseku prostredníctvom databázy, ktorú na takýto účel vytvorí a prevádzkuje Komisia, a ku ktorej má Komisia a členské štáty prístup. Komisia sprístupní prijaté opatrenia na verejne dostupnom webovom sídle.“;

c) v odseku 5 sa písmeno c) nahrádza takto:

„c) Komisia prijme vykonávacie akty obsahujúce jej rozhodnutie, či rozhodnutie členského štátu pozastaviť prevádzku takejto lode alebo plavidla alebo uložiť dodatočné opatrenia je oprávnené z dôvodov vážneho nebezpečenstva pre životy alebo majetok alebo životné prostredie, a ak pozastavenie prevádzky alebo uloženie dodatočných opatrení nie sú odôvodnené, obsahujúce jej rozhodnutie, ktorým žiada dotknutý členský štát odvolať pozastavenie prevádzky alebo opatrenia. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 11 ods. 2.“;

9. Článok 10 sa mení takto:

a) v odseku 1 sa písmeno d) nahrádza takto:

„d) špecifické odkazy na „medzinárodné dohovory“ a rezolúcie IMO uvedené v článku 2 písm. g), m), q) a zb), článku 3 ods. 2 písm. a), článku 6 ods. 1 písm. b) a článku 6 ods. 2 písm. b).“;

b) v odseku 2;

i) písmeno b) sa nahrádza takto:

„b) sa na základe skúseností upravili technické špecifikácie nachádzajúce sa v zmenách medzinárodných dohovorov, ktoré sa týkajú lodí tried B, C a D a plavidiel;“;

ii) dopĺňajú sa tieto písmená:

„c) sa zjednodušili a vyjasnili technické prvky, a to na základe skúseností získaných pri ich vykonávaní;

d) sa aktualizovali odkazy na iné nástroje Únie uplatniteľné na osobné lode vykonávajúce vnútroštátnu prepravu.“;

c) odseky 3 a 4 sa nahrádzajú takto:

„3. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 10a s cieľom prijať zmeny k tejto smernici uvedené v odsekoch 1 a 2 tohto článku.

4. Za výnimočných okolností, ak je to náležite zdôvodnené príslušnou analýzou Komisie a s cieľom predísť závažnému a neprijateľnému ohrozeniu námornej bezpečnosti, zdravia, životných alebo pracovných podmienok na palubách lodí alebo morského prostredia, alebo predísť nesúladu s právnymi predpismi Únie v oblasti námornej dopravy, je Komisia splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 10a, ktorými sa mení táto smernica s cieľom neuplatňovať na účely tejto smernice zmenu medzinárodných nástrojov uvedených v článku 2.

Uvedené delegované akty sa prijímú najmenej tri mesiace pred uplynutím lehoty medzinárodne stanovenej pre automatické prijatie príslušnej zmeny alebo pred plánovaným dátumom nadobudnutia účinnosti danej zmeny. V období pred nadobudnutím účinnosti takého delegovaného aktu sa členské štáty zdržia akejkoľvek iniciatívy zameranej na začlenenie zmeny do vnútroštátnych právnych predpisov alebo na uplatňovanie zmeny v dotknutom medzinárodnom nástroji.“;

10. Vkladá sa tento článok:

*„Článok 10a*

*Vykonávanie delegovania právomocí*

1. Komisii sa udeľuje právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 10 ods. 3 a 4 za podmienok stanovených v tomto článku.

2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 10 ods. 3 a 4 sa Komisii udeľuje na obdobie siedmich rokov od ... [dátum nadobudnutia účinnosti tejto pozmeňujúcej smernice]. Komisia vypracuje správu týkajúcu sa delegovania právomoci najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím tohto sedemročného obdobia. Delegovanie právomoci sa automaticky predlžuje o rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevznesú voči takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia.
3. Delegovanie právomoci uvedené v článku 10 ods. 3 a 4 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci, ktoré sa v ňom uvádza. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie* alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.
4. Komisia pred prijatím delegovaného aktu konzultuje s odborníkmi určenými jednotlivými členskými štátmi v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva.
5. Komisia oznamuje delegovaný akt hneď po prijatí súčasne Európskemu parlamentu a Rade.

6. Delegovaný akt prijatý podľa článku 10 ods. 3 alebo 4 nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada proti nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o dva mesiace.“;

11. Článok 11 sa mení takto:

a) odsek 2 sa nahrádza takto:

„2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011\*.

---

\* Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13).“;

b) odsek 3 sa vypúšťa;

12. Článok 12 sa mení takto:

a) odsek 1 sa nahrádza takto:

„1. Všetky osobné lode sa podrobia obhliadkam správneho orgánu štátu vlajky stanoveným v písmenách a), b) a c):

a) úvodnej obhliadke pred uvedením lode do prevádzky;

b) pravidelným obhliadkam raz za 12 mesiacov a

c) dodatočným obhliadkam podľa okolností.“;

b) odsek 2 sa vypúšťa;

13. Článok 13 sa mení takto:

a) odsek 1 sa nahrádza takto:

„1. Všetky nové a existujúce osobné lode, ktoré spĺňajú požiadavky stanovené v tejto smernici, majú v súlade s touto smernicou bezpečnostný certifikát osobnej lode. Certifikát má formát stanovený v prílohe II. Tento certifikát vydá správny orgán štátu vlajky po vykonaní úvodnej obhliadky, ako sa uvádza v článku 12 ods. 1 písm. a).“;

b) v odseku 3 sa tretí pododsek nahrádza takto:

„Pred vydaním povolenia na prevádzku vysokorýchlostného osobného plavidla na vnútroštátnu plavbu v prístavnom štáte odsúhlasí správny orgán štátu vlajky s prístavným štátom všetky prevádzkové podmienky súvisiace s prevádzkou plavidla v uvedenom štáte. Správny orgán štátu vlajky uvedie všetky takéto podmienky na povolení na prevádzku.“;

c) odsek 4 sa nahrádza takto:

„4. Na certifikáte lode alebo plavidla sa uvedú dodatočné bezpečnostné opatrenia, ekvivalenty a výnimky udelené lodiam alebo plavidlám podľa článku 9 ods. 1, 2 a 3 a v súlade s ním.“;

14. Článok 14 sa vypúšťa;

15. Vkladá sa tento článok:

*„Článok 16a*

*Preskúmanie*

Komisia vyhodnotí vykonávanie tejto smernice a výsledky hodnotenia predloží Európskemu parlamentu a Rade do ... [sedem rokov po dátume uvedenom v článku 2 ods. 1 druhom pododseku].“;

16. Príloha I sa mení takto:

a) v kapitole II-2 časti A bode 13.1 sa prvý pododsek nahrádza takto:

„Na všetkých lodiach musia byť trvalo vyvesené prehľadné plány pre inštruktáž lodných dôstojníkov, ktoré pre každú palubu jasne znázorňujú kontrolné stanice, rôzne požiarne úseky uzavreté deliacimi plochami triedy „A“, úseky uzavreté deliacimi plochami triedy „B“ s podrobným popisom systémov hlásenia požiaru a požiarneho poplachu, inštalácie samočinných hasiacich zariadení, hasiacich prístrojov, prostriedkov prístupu do rôznych oddelení, na rôzne paluby atď. a vetracie systémy vrátane podrobného popisu umiestnenia ovládacích prvkov ventilátorov, umiestení požiarnych ventilov a identifikačných čísel ventilátorov obsluhujúcich každý úsek. Vyššie uvedené podrobnosti môžu byť alternatívne zhrnuté v brožúre, ktorej výtlačok musí mať každý dôstojník a jeden výtlačok musí byť vždy na prístupnom mieste na palube. Plány a brožúry sa musia aktualizovať, všetky zmeny sa musia do nich čo najskôr, ako je to možné, zaznamenať. Popis v týchto plánoch a brožúrach musí byť v úradnom jazyku štátu vlajky. Ak tento jazyk nie je angličtina ani francúzština, musí byť zahrnutý preklad do jedného z týchto jazykov.. V prípade, že loď vykonáva vnútroštátnu plavbu v inom členskom štáte, doplní sa preklad do úradného jazyka uvedeného prístavného štátu, pokiaľ týmto jazykom nie je angličtina ani francúzština.“;

- b) v prvom odseku poznámky pod čiarou č. 1 k tabuľke v kapitole III bode 2 sa úvodná časť nahrádza takto:

„Záchranným plavidlom môžu byť záchranné člny alebo záchranné plte alebo ich kombinácia v súlade s predpisom III/2.2. Ak je to odôvodnené chránenou povahou plavby a/alebo priaznivými poveternostnými podmienkami v oblasti plavby, môže správny orgán štátu vlajky so zreteľom na odporúčania uvedené v obežníku MSC/Circ.1046 IMO povoliť podľa nich, pokiaľ to neodmietne prístavný členský štát.“.

## *Článok 2*

### *Transpozícia*

1. Členské štáty prijmú a uverejnia najneskôr do ... [24 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tejto smernice] opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou. Bezodkladne o tom informujú Komisiu.

Tieto ustanovenia uplatňujú od ... [24 mesiacov od nadobudnutia účinnosti].

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

2. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných opatrení vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré prijmú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.

*Článok 3*  
*Nadobudnutie účinnosti*

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

*Článok 4*  
*Adresáti*

Táto smernica je určená členským štátom.

V Štrasburgu

*Za Európsky parlament*  
*predseda*

*Za Radu*  
*predseda*