



Rada
Evropské unie

Brusel 21. února 2022
(OR. en)

6405/22

Interinstitucionální spis:
2022/0036(COD)

MAR 28
OMI 18
CODEC 191

NÁVRH

Odesílatel:	Martine DEPREZOVÁ, ředitelka, za generální tajemnici Evropské komise
Datum přijetí:	18. února 2022
Příjemce:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generální tajemník Rady Evropské unie
Č. dok. Komise:	COM(2022) 53 final
Předmět:	Návrh SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY, kterou se mění směrnice 2003/25/ES, pokud jde o začlenění vylepšených požadavků na stabilitu a jejich sladění s požadavky na stabilitu stanovenými Mezinárodní námořní organizací

Delegace naleznou v příloze dokument COM(2022) 53 final.

Příloha: COM(2022) 53 final



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 18.2.2022
COM(2022) 53 final

2022/0036 (COD)

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

kterou se mění směrnice 2003/25/ES, pokud jde o začlenění vylepšených požadavků na stabilitu a jejich sladění s požadavky na stabilitu stanovenými Mezinárodní námořní organizací

(Text s významem pro EHP)

{SWD(2022) 29 final}

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

• Odůvodnění a cíle návrhu

Tento návrh se týká změny směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/25/ES ze dne 14. dubna 2003 o zvláštních požadavcích na stabilitu osobních lodí typu ro-ro¹.

V rámci Programu Komise pro účelnost a účinnost právních předpisů (REFIT) a programu zlepšování právní úpravy a v bezprostřední návaznosti na kontrolu účelnosti právních předpisů EU týkajících se bezpečnosti osobních lodí² předložila Komise v roce 2017 tři návrhy na změnu těchto právních předpisů. Dne 15. listopadu 2017 přijaly Evropský parlament a Rada směrnici (EU) 2017/2108³, směrnici (EU) 2017/2109⁴ a směrnici (EU) 2017/2110⁵.

Součástí kontroly účelnosti byla také směrnice 2003/25/ES, která upravuje zvláštní požadavky na stabilitu osobních lodí typu ro-ro. Komise však nepředložila návrh na její změnu, protože v té době probíhala v rámci Mezinárodní námořní organizace (IMO) jednání o normách stability pro lodě v poškozeném stavu. Po přijetí revidovaných mezinárodních pravidel⁶ je Komise nyní připravena navrhnout změnu požadavků EU na stabilitu při poškození.

Obecným cílem revize právních předpisů EU o bezpečnosti osobních lodí je zjednodušit a zefektivnit stávající regulační rámec, aby i) byla v případech, kdy je to nezbytné a přiměřené, zachována pravidla EU, ii) aby bylo zaručeno jejich správné uplatňování a iii) aby se zamezilo případnému překrývání povinností a vzniku nesrovnalostí mezi různými právními předpisy. Zastřešujícím cílem je vytvořit jasný, jednoduchý a aktuální právní rámec, který bude možné snadněji provádět, sledovat a vymáhat, čímž se zvýší celková úroveň bezpečnosti.

Na lodě provozující mezinárodní plavbu, která zahrnuje i plavbu mezi dvěma členskými státy, se použijí mezinárodní úmluvy (spadající pod IMO) a některá pravidla EU. Nejdůležitější úmluvou v oblasti bezpečnosti je Mezinárodní úmluva o bezpečnosti lidského života na moři (SOLAS) z roku 1974 a její protokol z roku 1988. Obecné požadavky na stabilitu obsažené v úmluvě SOLAS 90 (jak jsou definovány v textu směrnice se všemi platnými změnami) byly stanoveny na deterministickém základě a byly zahrnuty do pravidla II-1/B/8 úmluvy SOLAS. Tyto požadavky jsou použitelné v celé Unii díky tomu, že úmluva SOLAS je přímo použitelná pro mezinárodní plavbu a že směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/45/ES

¹ Úř. věst. L 123, 17.5.2003, s. 22.

² Výsledky byly oznámeny Evropskému parlamentu a Radě dne 16. října 2015 (COM(2015) 508).

³ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/2108 ze dne 15. listopadu 2017, kterou se mění směrnice 2009/45/ES o bezpečnostních pravidlech a normách pro osobní lodě (Úř. věst. L 315, 30.11.2017).

⁴ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/2109 ze dne 15. listopadu 2017, kterou se mění směrnice Rady 98/41/ES o registraci osob na palubách osobních lodí provozujících dopravu do přístavů členských států Společenství nebo z nich a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/65/EU o ohlašovacích formalitách lodí příplouvajících do přístavů členských států nebo odplouvajících z nich (Úř. věst. L 315, 30.11.2017, s. 52).

⁵ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/2110 ze dne 15. listopadu 2017 o systému inspekcí pro zajištění bezpečného provozu plavidel typu ro-ro pro přepravu cestujících a vysokorychlostních osobních plavidel v liniové dopravě a o změně směrnice 2009/16/ES a zrušení směrnice Rady 1999/35/ES (Úř. věst. L 315, 30.11.2017, s. 61).

⁶ Pravidla zakotvená v Mezinárodní úmluvě o bezpečnosti lidského života na moři – SOLAS 74 v platném znění (změny z roku 2020 označované jako SOLAS 2020).

ze dne 6. května 2009 o bezpečnostních pravidlech a normách pro osobní lodě (přepřacované znění)⁷ je použitelná pro vnitrostátní plavbu.

Kromě mezinárodních požadavků se na osobní lodě, osobní lodě typu ro-ro a vysokorychlostní plavidla vztahují zvláštní pravidla EU. Směrnice 2003/25/ES stanoví požadavky na stabilitu osobních lodí typu ro-ro v poškozeném stavu pro všechny osobní lodě typu ro-ro, bez ohledu na jejich vlajku, provozující liniovou dopravu na mezinárodních plavbách do přístavu členského státu nebo z přístavu členského státu. Jejím cílem je zajistit jejich stabilitu po poškození, což zlepšuje funkční schopnost tohoto typu plavidel při poškození následkem srážky. Po nehodě lodi *MS Estonia* dne 28. září 1994 zahájilo osm evropských zemí (včetně sedmi členských států) iniciativu (Stockholmská dohoda ze dne 28. února 1996) k zavedení vyšších norem pro stabilitu při poškození pro osobní lodě typu ro-ro v poškozeném stavu, aby byl zohledněn účinek nahromadění vody na palubě typu ro-ro a bylo zajištěno zachování funkční schopnosti lodi i za horších podmínek, než stanoví norma SOLAS 90, a to až do významné výšky vln 4 m. Tato iniciativa vedla Komisi k předložení návrhu směrnice a následnému přijetí směrnice 2003/25/ES Evropským parlamentem a Radou.

Zvláštní požadavky EU na stabilitu doplňují požadavky úmluvy SOLAS na stabilitu při poškození, aby se zohlednila voda na palubě typu ro-ro při poškození lodi, jejíž množství závisí na volném boku v poškozeném stavu a významné výšce vln v oblasti provozování. Požadavky stanovené ve směrnici 2003/25/ES se prostřednictvím směrnice 2009/45/ES vztahují také na osobní lodě typu ro-ro, které provozují vnitrostátní dopravu v rámci Evropské unie. Tato směrnice rozděluje lodě a námořní oblasti do čtyř kategorií (A, B, C a D) podle vzdálenosti od pobřeží a kritické výšky vln. Na osobní lodě typu ro-ro tříd A, B a C se musí vztahovat požadavky směrnice 2003/25/ES.

Výsledkem programu REFIT u právních předpisů o bezpečnosti osobních lodí bylo doporučení posoudit možnost sladění regulačního přístupu EU ke zvláštním požadavkům na stabilitu osobních lodí typu ro-ro s mezinárodními právními předpisy za předpokladu, že bude zachována alespoň současná úroveň bezpečnosti stanovená směrnicí 2003/25/ES.

Vzhledem k rozdílům mezi revidovanou úmluvou SOLAS (verze platná od roku 2020) a zvláštními požadavky EU na stabilitu osobních lodí typu ro-ro při poškození byla nezbytnost a přidaná hodnota směrnice 2003/25/ES posouzena na základě toho, zda tyto požadavky úmluvy SOLAS zajišťují stejnou úroveň bezpečnosti.

Podle závěrů programu Komise REFIT a s ohledem na vývoj na mezinárodní úrovni dostala Komise za úkol posoudit možnost navrhnout změnu nebo zrušení zvláštních požadavků EU na stabilitu osobních lodí typu ro-ro při poškození na základě mezinárodních norem, pokud by byly aktualizovány (od roku 2020) pro Unii uspokojivým způsobem. Za tímto účelem byla provedena odborná studie, která analyzovala technické a politické možnosti, konkrétně různé možnosti týkající se požadovaného indexu dělení R, omezení výšky vln podle směrnice 2009/45/ES v pravděpodobnostním pojetí a alternativy pro další deterministické požadavky. Posuzovala také, zda požadavky obsažené ve směrnici 2003/25/ES zůstanou relevantní, dokud se neprokáže, že odpovídající úroveň bezpečnosti stanovená na mezinárodní úrovni je rovnocenná nebo vyšší.

Kromě technických řešení pro výpočty stability při poškození pro různé typy lodí vedly výsledky odborné studie také k doporučení nezohledňovat v pravděpodobnostním konceptu omezení výšky vln. Výpočty na vzorku lodí neprokázaly, že by omezení výšky vln

⁷ Úř. věst. L 163, 25.6.2009, s. 1.

zohledněné normovaným s-faktorem nebo očekávanou kritickou výškou vln mělo významný vliv na celkovou funkční schopnost vyjádřenou indexem A. Proto nemá smysl zavádět v rámci pravděpodobnostního konceptu samostatné požadavky na stabilitu při poškození s ohledem na provozní omezení výšky vln.

S ohledem na výsledky studie a na obecný cíl zjednodušit a zefektivnit právní rámec EU pro bezpečnost osobních lodí byl připraven návrh na změnu směrnice 2003/25/ES. Konkrétními cíli revize jsou:

- zajistit co největší soulad s nedávno aktualizovanými mezinárodními normami pro stabilitu při poškození, jak byly schváleny v rámci IMO pro osobní lodě,
- snížit složitost a technickou a administrativní zátěž, která vyplývá především ze dvou různých režimů hodnocení funkční schopnosti osobních lodí typu ro-ro v poškozeném stavu,
- s ohledem na pozměněnou směrnici 2009/45/ES omezit nejednoznačnost definic a požadavků tam, kde je to možné, a
- zrušit zastaralá ustanovení týkající se mezinárodních nástrojů, které již nejsou relevantní nebo platné.

V zájmu jasnosti a jednotnosti tento návrh rovněž aktualizuje řadu definic a odkazů na příslušné právní předpisy EU a pravidla úmluvy SOLAS.

• **Soulad s platnými předpisy v této oblasti politiky**

Návrh je plně v souladu se třemi pozměňujícími směrnicemi o bezpečnosti osobních lodí přijatými v prosinci 2017 – směrnicemi (EU) 2017/2108, (EU) 2017/2109 a (EU) 2017/2110. Zajišťuje také soulad se směrnicí 2009/16/ES⁸ o státní přístavní inspekci. Návrh je plně v souladu s doporučeními, která vyplývají z kontroly účelnosti, a s bílou knihou o budoucnosti dopravy⁹ z roku 2011, která uznává, že je nutné modernizovat stávající legislativní rámec EU pro bezpečnost osobních lodí.

• **Soulad s ostatními politikami Unie**

Návrh je součástí programu Komise REFIT a naplňuje její program zlepšování právní úpravy tím, že zaručuje, že jsou stávající právní předpisy jednoduché a jasné, nevytváří zbytečnou zátěž a drží krok s měnícím se politickým, společenským a technologickým vývojem. Rovněž usiluje o dosažení cílů strategie námořní dopravy do roku 2018 tím, že zaručuje kvalitní služby trajektové přepravy v rámci liniové osobní dopravy v EU.

2. **PRÁVNÍ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA**

• **Právní základ**

Právním základem pozměňující směrnice je čl. 100 odst. 2 SFEU, který stanoví opatření ke zlepšení bezpečnosti dopravy a zvláštní ustanovení pro námořní dopravu.

⁸ Tamtéž.

⁹ Bílá kniha „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“ (KOM/2011/0144).

- **Subsidiarita (v případě nevýlučné pravomoci)**

Na žádost Rady¹⁰ byly právní předpisy EU o bezpečnosti osobních lodí utvářeny převážně na základě mezinárodních požadavků a v reakci na řadu vážných nehod (např. nehody lodí *Herald of Free Enterprise*, *MS Estonia*). V porovnání s mezinárodními normami zakódovanými v úmluvách IMO byly některé aspekty na úrovni Unie zpřísněny, jako je tomu v případě požadavků na stabilitu lodí typu ro-ro při narušení stanovených ve směrnici 2003/25/ES.

Většiny členských států se právní předpisy o bezpečnosti osobních lodí týkají jako států vlajky i přístavních států, výjimkou jsou čtyři země bez přístupu k moři.

- **Proporcionalita**

Návrh byl připraven s ohledem na nejnovější vývoj na mezinárodní úrovni a na výsledky technické studie Komise, která porovnávala regulační rámec stanovený směrnicí 2003/25/ES s rámcem stanoveným v úmluvě SOLAS 2020, přičemž identifikovala a doložila případné bezpečnostní mezery mezi oběma soubory pravidel. Komise rovněž určila, posoudila a zvážila alternativní opatření, která by mohla tyto bezpečnostní mezery odstranit (směrem ke zvýšení bezpečnosti) s přihlédnutím k celkovému zachování funkční schopnosti lodí.

Za jedinou přiměřenou a soudržnou možnost se považuje návrh na změnu požadavků na stabilitu při poškození pro nově postavené a nově osvědčené osobní lodě typu ro-ro spolu s odstraněním překrývajících se ustanovení a zastaralých definic a odkazů. Zaručuje totiž, že se nedojde ke snížení stávající vysoké úrovně bezpečnosti.

V souladu se zásadou proporcionality zůstává směrnice nadále nejvhodnější formou pro dosažení cílů. Stanoví společné zásady a úrovně bezpečnosti, zaručuje jejich vymáhání, ale výběr praktických a technických postupů pro jejich provádění ponechává na každém členském státě. Současně ponechává každému členskému státu odpovědnost za rozhodnutí o tom, jaké prováděcí nástroje nejlépe vyhovují jeho vnitřnímu systému. Směrnice rovněž zajišťuje, aby bylo v maximální možné míře dosaženo cíle tohoto návrhu, kterým je zjednodušení, ačkoli o něm budou nakonec rozhodovat jednotlivé členské státy v průběhu provádění.

- **Volba nástroje**

S cílem zaručit jasné a jednotné právní znění se za nejvhodnější právní řešení považuje pozměňující směrnice.

3. VÝSLEDKY HODNOCENÍ *EX POST*, KONZULTACÍ SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI A POSOUZENÍ DOPADŮ

- **Hodnocení *ex post* / kontroly účelnosti platných právních předpisů**

Kontrola účelnosti ukázala, že klíčové cíle právních předpisů EU o bezpečnosti osobních lodí, jež se týkají bezpečnosti cestujících, jsou celkově plněny a zůstávají vysoce relevantní. Právní rámec EU pro bezpečnost osobních lodí zajistil vysokou úroveň bezpečnosti osobních lodí v Unii a rovné podmínky pro provozovatele, jakož i častější převody lodí mezi členskými státy. Kontrola účelnosti rovněž ukázala, že existuje prostor pro další zvyšování úrovně bezpečnosti, jakož i účinnosti a přiměřenosti některých regulačních požadavků. Bylo doporučeno

¹⁰ Usnesení Rady ze dne 22. prosince 1994 o bezpečnosti trajektových plavidel typu ro-ro pro přepravu cestujících (94/C 379/05) (Úř. věst. C 379, 31.12.1994, s. 8).

zjednodušit, objasnit či zrušit řadu dvojznačných, zastaralých nebo překrývajících se požadavků. Pokud jde o požadavky na stabilitu při poškození, kontrola účelnosti doporučila posoudit možnost navrhnout změnu nebo zrušení zvláštních požadavků EU na stabilitu osobních lodí typu ro-ro při poškození na základě aktualizovaných mezinárodních norem.

- **Konzultace se zúčastněnými stranami**

Vzhledem k technické povaze plánovaného návrhu byla jako nejvhodnější nástroj zvolena cílená konzultace. Odborníci z jednotlivých států byli konzultováni v rámci odborné skupiny pro bezpečnost osobních lodí. V rámci zadané technické studie byla uspořádána dvě pracovní setkání, na něž byli pozváni zástupci všech členských států, jakož i výrobního odvětví a sdružení cestujících.

Výsledky technické studie, kterou Komise zadala pro účely přípravy této revize, jsou uvedeny v pracovním dokumentu útvarů Komise přiloženém k návrhu. Navrhovanou strukturu požadavků na stabilitu při poškození podle kapacity lodí podpořila převážná většina odborníků z jednotlivých států. Na základě pečlivě prozkoumaných připomínek národních odborníků a zúčastněných stran byly v návrhu zavedeny dočasné alternativy pro nově postavené lodě s osvědčením pro přepravu maximálně 1 350 osob. Využití těchto dvou možností by bylo vyhodnoceno deset let po provedení změny.

Všechny připomínky a návrhy předložené národními odborníky a zúčastněnými stranami z výrobního odvětví během diskusí na zasedáních skupiny odborníků byly vyhodnoceny s ohledem na hlavní cíl, kterým je zaručit, aby byla zachována alespoň stávající úroveň bezpečnosti.

- **Sběr a využití výsledků odborných konzultací**

Tento přezkum vychází v první řadě z údajů shromážděných při kontrole účelnosti, které jsou uvedeny v pracovním dokumentu útvarů Komise s názvem „Úprava kursu: kontrola účelnosti právních předpisů EU o bezpečnosti osobních lodí“, který byl přijat dne 16. října 2015¹¹.

Kromě údajů a konzultací, které se uskutečnily v rámci kontroly účelnosti, si příprava tohoto zjednodušujícího návrhu vyžádala vstup ze strany technických a právních odborníků v souvislosti s konkrétní formulací technických definic a návrhem jasného právního znění. Tyto odborné znalosti byly získány v rámci Komise, Evropské agentury pro námořní bezpečnost (EMSA) a odborné skupiny pro bezpečnost osobních lodí. Jsou uvedeny v pracovním dokumentu útvarů Komise, který je přiložen k tomuto návrhu.

- **Posouzení dopadů**

Návrh bezprostředně navazuje na kontrolu účelnosti, při níž byly podrobně vymezeny záležitosti ke sladění a zjednodušení a posouzen potenciál pro zjednodušení. Jak je zdůrazněno v pracovním dokumentu útvarů Komise, tento návrh je vysoce technické povahy. Návrh vychází z výsledků technické studie provedené ve spolupráci s vysoce specializovanými odborníky, kteří mají v této oblasti specifické znalosti. Tato iniciativa kromě toho zajišťuje sladění s mezinárodními pravidly stanovenými IMO. V souladu s pokyny Komise pro zlepšování právní úpravy nebylo provedeno plnohodnotné posouzení dopadů.

¹¹ SWD(2015) 197.

K tomuto návrhu je nicméně přiložen pracovní dokument útvarů Komise, který připomíná doporučení, jež vyplynula z kontroly účelnosti, a vysvětluje navrhovaná řešení z technického i právního hlediska. Obsahuje shrnutí výsledků technické studie Komise provedené na podporu této iniciativy

- **Účelnost právních předpisů a zjednodušení**

Hlavním cílem tohoto návrhu je snížit složitost, technickou a administrativní zátěž, pokud jde o požadavky na stabilitu při poškození, které vyplývají především ze dvou různých režimů hodnocení funkční schopnosti osobních lodí typu ro-ro při poškození. Jeho cílem je rovněž zajistit co největší soulad s nedávno aktualizovanými mezinárodními normami stability při poškození, jak byly schváleny v rámci IMO pro osobní lodě. Plánované sladění s mezinárodními pravidly a zjednodušení racionalizuje výpočetní zátěž pro lodní společnosti a provozovatele.

- **Základní práva**

Návrh nemá žádné důsledky z hlediska ochrany základních práv.

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Návrh nemá žádné důsledky pro rozpočet Unie.

5. OSTATNÍ PRVKY

- **Plány provádění a způsoby monitorování, hodnocení a podávání zpráv**

Podle pokynů pro zlepšování právní úpravy¹² se prováděcí plány nevyžadují u směrnic s velmi technickou oblastí působnosti.

Vzhledem k tomu, že v návrhu pozměňující směrnice byla pro některé kategorie lodí navržena alternativní technická řešení, byla pro členské státy určena vhodná opatření pro monitorování a podávání zpráv. Klíčové údaje o nově postavených lodích a výpočty stability při poškození budou shromážděny a vyhodnoceny s pomocí agentury EMSA. Po deseti letech provádění revidovaných požadavků bude provedeno hodnocení a směrnice bude revidována.

- **Informativní dokumenty (u směrnic)**

Informativní dokumenty nejsou vyžadovány: ačkoli pozměněné požadavky obsažené ve směrnici jsou technické povahy, nejsou pro cílové příjemce složité.

- **Podrobné vysvětlení konkrétních ustanovení návrhu**

Článek 1 návrhu pozměňující směrnice tvoří její hlavní část a obsahuje změny řady ustanovení směrnice 2003/25/ES.

Účel, oblast působnosti a definice

V bodě 1 se mění řada stávajících definic, například „stávající loď“, „nová loď“, „liniová doprava“, „přístavní stát“ a „zvláštní požadavky na stabilitu“.

Významná výška vln

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

Bod 2 lépe definuje pojem „významná výška vln“ a omezuje jeho použití na lodě, které splňují zvláštní požadavky na stabilitu při poškození obsažené v oddíle A přílohy I směrnice 2003/25/ES.

Námořní oblasti

Bod 3 zjednodušil povinnost členských států zveřejňovat seznamy námořních oblastí spolu s hodnotami významné výšky vln.

Zvláštní požadavky na stabilitu

Bod 4 obsahuje revidované zvláštní požadavky na stabilitu. Tato pravidla jsou rozdělena a) podle data, kdy byl položen kýl lodí nebo kdy lodě byly v podobném stádiu stavby, a b) podle kapacity lodí pro přepravu cestujících na palubě. Stávající a již osvědčené lodě budou nadále uplatňovat stávající požadavky, zatímco nově postavené a nově osvědčené lodě uvedené do provozu liniové dopravy v EU budou muset splňovat aktualizovaná mezinárodní pravidla (SOLAS 2020 pro lodě s kapacitou více než 1 350 osob na palubě) v kombinaci se zvláštním požadavkem EU na index R (SOLAS 2020 + úroveň hodnoty indexu R SDC3 – pro lodě s kapacitou do 1 350 osob na palubě).

Na přechodné období deseti let byly pro lodě s kapacitou do 1 350 osob na palubě stanoveny dvě alternativy požadavků na stabilitu – stávající pravidla v oddíle A přílohy I nebo aktualizovaná pravidla v oddíle B přílohy I. Po uplynutí deseti let bude použití těchto dvou možností vyhodnoceno a směrnice bude odpovídajícím způsobem revidována.

Bod 5 zrušuje nadbytečná ustanovení o „zavedení zvláštních požadavků na stabilitu“ – proces, který následoval po přijetí směrnice 2003/25/ES.

Bod 6 obsahuje nezbytné změny ustanovení týkajících se „osvědčení“. Tyto změny vyplývají ze zavedení nového oddílu B přílohy I směrnice 2003/25/ES a z úprav zavedených směrnicí (EU) 2017/2110, která odstranila pojem „hostitelský stát“ a nahradila jej pojmem „přístavní stát“.

Bod 7 mění ustanovení týkající se „sezónního a krátkodobého provozu“, přičemž odráží změnu „hostitelského státu“ na „přístavní stát“, jakož i omezené použití konceptu významné výšky vln na lodě splňující požadavky na stabilitu obsažené v oddíle A přílohy I.

V bodě 8 se oznamuje přezkum provádění revidovaných požadavků na stabilitu deset let po jejich přijetí.

Bod 9 obsahuje několik formálních změn stávajícího požadavku na stabilitu, který bude obsažen v oddíle A přílohy I.

Bod 10 zavádí nové zvláštní požadavky na stabilitu v oddíle B přílohy I.

Bod 11 zavádí novou přílohu III, která definuje soubor technických údajů, jež členské státy oznamují Komisi ohledně všech nově postavených a nově osvědčených osobních lodí typu ro-ro uvedených do pravidelného provozu v Unii. Tyto údaje budou použity pro účely hodnocení provádění pozměněné směrnice 2003/25/ES.

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

kteřou se mění směrnice 2003/25/ES, pokud jde o začlenění vylepšených požadavků na stabilitu a jejich sladění s požadavky na stabilitu stanovenými Mezinárodní námořní organizací

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 100 odst. 2 této smlouvy, s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru¹³,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů¹⁴,

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/25/ES¹⁵ stanoví jednotnou úroveň zvláštních požadavků na stabilitu osobních lodí typu ro-ro, které zlepšují funkční schopnost tohoto typu plavidel při poškození následkem srážky a zajišťují vysokou úroveň bezpečnosti pro cestující a posádku v kombinaci s požadavky stanovenými v úmluvě SOLAS platné ke dni přijetí směrnice (SOLAS 90).
- (2) Mezinárodní námořní organizace (dále jen „IMO“) přijala dne 15. června 2017 rezoluci MSC.421(98) revidovaná zvláštní ustanovení o normách stability osobních lodí při poškození, která se vztahují i na osobní lodě typu ro-ro. Je nezbytné zohlednit tento vývoj na mezinárodní úrovni a sladit pravidla a požadavky Unie s pravidly a požadavky stanovenými v Mezinárodní úmluvě o bezpečnosti lidského života na moři (dále jen „úmluva SOLAS“) pro osobní lodě typu ro-ro provozující mezinárodní plavbu.
- (3) Rezoluce IMO č. 14 konference SOLAS 1995 umožnila členům IMO uzavřít regionální dohody, pokud se domnívají, že převažující podmínky na moři a ostatní místní podmínky vyžadují zvláštní požadavky na stabilitu v určené oblasti. Deterministické požadavky na stabilitu osobních lodí typu ro-ro při poškození stanovené v příloze I směrnice 2003/25/ES se liší od nových mezinárodních pravděpodobnostních požadavků, kde se bezpečnost osobních lodí typu ro-ro měří na

¹³ Úř. věst. C , , s. .

¹⁴ Úř. věst. C , , s. .

¹⁵ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/25/ES ze dne 14. dubna 2003 o zvláštních požadavcích na stabilitu osobních lodí typu ro-ro (Úř. věst. L 123, 17.5.2003, s. 22).

základě pravděpodobnosti zachování funkční schopnosti lodí po srážce. Mezinárodní pravděpodobnostní režim je stanoven v kapitole II-1 úmluvy SOLAS. Nové požadavky by měly být začleněny do směrnice 2003/25/ES.

- (4) Požadavky stanovené ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2009/45/ES¹⁶ se nadále vztahují na osobní lodě typu ro-ro. Posouzení úrovně bezpečnosti zajištěné požadavky úmluvy SOLAS 2020 pro různé velikosti osobních lodí typu ro-ro vedlo k závěru, že uplatňování požadavků na stabilitu podle úmluvy SOLAS 2020 představuje významné snížení rizika pro osobní lodě typu ro-ro, které mají osvědčení pro přepravu více než 1 350 osob na palubě, ve srovnání s požadavky obsaženými ve směrnici 2003/25/ES v kombinaci s úmluvou SOLAS ve znění příslušných nástrojů IMO platných v době jejího přijetí („SOLAS 90“).
- (5) Požadavky na stabilitu stanovené v této směrnici pro osobní lodě typu ro-ro, které mají osvědčení pro přepravu maximálně 1 350 osob na palubě, by bylo u některých konstrukcí těchto lodí obtížné dodržet. Hospodářské subjekty, které vlastní nebo používají tyto lodě v liniové dopravě v Unii, by proto měly mít možnost uplatňovat požadavky na stabilitu platné před vstupem této směrnice v platnost. Využití této možnosti by měly členské státy oznámit Komisi spolu se souborem údajů týkajících se dotčených lodí. Deset let po vstupu této směrnice v platnost by Komise měla posoudit využití této možnosti, aby mohla rozhodnout o další revizi této směrnice.
- (6) U osobních lodí typu ro-ro, které mají osvědčení pro přepravu maximálně 1 350 osob na palubě, by mělo být nepovinné uplatňování požadavků úmluvy SOLAS 2020 podmíněno vyšší úrovní indexu R, než je úroveň definovaná v úmluvě SOLAS 2020, aby bylo dosaženo odpovídající úrovně bezpečnosti.
- (7) V zájmu zajištění nezbytné úrovně bezpečnosti by se zvláštní požadavky na stabilitu při poškození měly vztahovat i na stávající osobní lodě typu ro-ro, které nikdy neměly osvědčení podle směrnice 2003/25/ES a které jsou uváděny do liniové dopravy v Unii.
- (8) Aby Komise mohla vyhodnotit provádění této směrnice a podat o něm zprávu Evropskému parlamentu a Radě do dne [Úřad pro publikace: vložte datum: deset let od vstupu této pozměňující směrnice v platnost], měly by členské státy poskytnout údaje o každé nové osobní lodi typu ro-ro, která získala osvědčení po dni [Úřad pro publikace: vložte datum: jeden rok od vstupu této pozměňující směrnice v platnost] pro liniovou dopravu v souladu s požadavky na stabilitu obsaženými v této směrnici podle struktury uvedené v příloze.
- (9) Vzhledem k tomu, že směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/16/ES¹⁷ byla změněna a směrnice Rady 1999/35/ES¹⁸ byla zrušena směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/2110¹⁹, pojem „hostitelský stát“ již není relevantní, a proto by měl být nahrazen pojmem „přístavní stát“.
- (10) Směrnice 2003/25/ES by proto měla být odpovídajícím způsobem změněna,

¹⁶ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/45/ES ze dne 6. května 2009 o bezpečnostních pravidlech a normách pro osobní lodě (Úř. věst. L 163, 25.6.2009, s. 1).

¹⁷ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/16/ES ze dne 23. dubna 2009 o státní přístavní inspekci (Úř. věst. L 131, 28.5.2009, s. 57).

¹⁸ Směrnice Rady 1999/35/ES ze dne 29. dubna 1999 o systému povinných prohlídek pro bezpečné provozování liniové dopravy loděmi typu ro-ro a vysokorychlostními osobními plavidly (Úř. věst. L 138, 1.6.1999, s. 1).

¹⁹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/2110 ze dne 15. listopadu 2017 (Úř. věst. L 315, 30.11.2017, s. 61).

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Změny směrnice 2003/25/ES

Směrnice 2003/25/ES se mění takto:

1) Článek 2 se mění takto:

a) písmena b) a c) se nahrazují tímto:

„b) „stávající osobní lodí typu ro-ro“ osobní loď typu ro-ro, jejíž kýl byl položen nebo která je v podobném stádiu stavby přede dnem [Úřad pro publikace, vložte datum: jeden rok po vstupu této pozměňující směrnice v platnost]. Podobným stádiem stavby se rozumí stádium, v němž:

- i) započala stavba, kterou lze ztotožnit s konkrétní lodí, a
- ii) započala montáž této lodě zahrnující nejméně 50 tun nebo 1 % odhadované hmoty všeho stavebního materiálu, podle toho, která hodnota je nižší;

c) „novou osobní lodí typu ro-ro“ osobní loď typu ro-ro, která není stávající lodí;“

b) písmeno e) se nahrazuje tímto:

„e) „úmlouvou SOLAS“ Mezinárodní úmluva o bezpečnosti lidského života na moři z roku 1974 a její změny v platném znění;“

c) vkládají se nová písmena ea), eb) a ec), která zní:

„ea) „úmlouvou SOLAS 90“ Mezinárodní úmluva o bezpečnosti lidského života na moři z roku 1974, ve znění těchto nástrojů IMO:

- Res.MSC.1(45),
- Res.MSC.6(48),
- Res.MSC.11(55),
- Res.MSC.13(57),
- Res.MSC.19(58),
- Res.MSC.26(60),
- Res.MSC.24(60),
- Res.MSC.27(61),
- Res.MSC.31(63),
- SOLAS/CONF.2/21,
- Res.MSC.42(64),
- Res.MSC.46(65),
- Res.MSC.57(67),
- Res.MSC.65(68),
- SOLAS/CONF.4/25,

- Res.MSC.69(69),
- Res.MSC.99(73),
- Res.MSC.117(74);

eb) „úmluvou SOLAS 2009“ Mezinárodní úmluva o bezpečnosti lidského života na moři z roku 1974 ve znění rezoluce MSC.216(82);

ec) „úmluvou SOLAS 2020“ Mezinárodní úmluva o bezpečnosti lidského života na moři z roku 1974 ve znění rezoluce MSC.421(98);“

d) písmeno f) se nahrazuje tímto:

„f) „liniovou dopravou“ série plaveb osobních lodí typu ro-ro provozovaných tak, aby sloužily dopravě mezi dvěma nebo více stejnými přístavy, nebo série plaveb z jednoho a téhož přístavu a do něj bez mezipřistání bud’:

- i) podle zveřejněného jízdního řádu, anebo
- ii) s plavbami tak pravidelnými nebo tak četnými, že tvoří zřejmou systematickou sérii;“

e) písmeno i) se nahrazuje tímto:

„i) „přístavním státem“ členský stát, do jehož přístavů nebo z jehož přístavů osobní loď typu ro-ro provozuje liniovou dopravu;“

f) písmeno k) se nahrazuje tímto:

„k) „zvláštními požadavky na stabilitu“ požadavky na stabilitu uvedené v článku 6;“

g) doplňuje se písmeno n), které zní:

„n) „provozovatelem“ právnická nebo fyzická osoba, která převzala odpovědnost za provoz lodí.“

2) V článku 3 se odstavec 2 nahrazuje tímto:

„2. Každý členský stát jednající jako přístavní stát zajistí, aby osobní lodě typu ro-ro plující pod vlajkou státu, jenž není členským státem, v celém rozsahu dodržovaly požadavky této směrnice před tím, než budou moci uskutečňovat liniovou dopravu z přístavů nebo do přístavů uvedeného členského státu v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/2110²⁰.“

3) Článek 4 se nahrazuje tímto:

„Článek 4

Významná výška vln

Při uplatňování zvláštních požadavků na stabilitu obsažených v oddíle A přílohy I se pro určení stavu vody na palubě pro automobily použije významná výška vln (h_s). Hodnoty významné výšky vln jsou ty, které nejsou za rok překročeny s pravděpodobností více než 10 %.“

4) Článek 5 se mění takto:

²⁰ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/2110 ze dne 15. listopadu 2017 o systému inspekci pro zajištění bezpečného provozu plavidel typu ro-ro pro přepravu cestujících a vysokorychlostních osobních plavidel v liniové dopravě a o změně směrnice 2009/16/ES a zrušení směrnice Rady 1999/35/ES (Úř. věst. L 315, 30.11.2017, s. 61).

- a) odstavec 1 se nahrazuje tímto:
„1. Přístavní státy sestaví a aktualizují seznam námořních oblastí, přes které osobní lodě typu ro-ro provozují liniovou dopravu do jejich přístavů nebo z nich, s uvedením odpovídajících hodnot významné výšky vln v těchto oblastech.“;
- b) odstavec 3 se nahrazuje tímto:
„3. Seznam se zveřejní ve veřejné databázi dostupné na internetové stránce příslušného námořního orgánu. Umístění této informace a každá aktualizace seznamu a důvody pro ni se sdělí Komisi.“
- 5) Článek 6 se nahrazuje tímto:

„Článek 6

Zvláštní požadavky na stabilitu

1. Aniž je dotčeno uplatňování směrnice 2009/45/ES, musí nové osobní lodě typu ro-ro s osvědčením pro přepravu více než 1 350 osob na palubě splňovat zvláštní požadavky na stabilitu stanovené v kapitole II-1 části B úmluvy SOLAS 2020.
2. Nové osobní lodě typu ro-ro s osvědčením pro přepravu maximálně 1 350 osob na palubě musí podle rozhodnutí provozovatele splňovat:
 - a) zvláštní požadavky na stabilitu stanovené v oddíle A přílohy I této směrnice, nebo
 - b) zvláštní požadavky na stabilitu stanovené v oddíle B přílohy I této směrnice.

U každé takové lodi oznámí správa státu vlajky Komisi ve lhůtě dvou měsíců ode dne vydání osvědčení uvedeného v článku 8 výběr možnosti uvedené v prvním pododstavci písm. a), nebo b) a k tomuto oznámení přiloží údaje uvedené v příloze III.

3. Při uplatňování požadavků stanovených v oddíle A přílohy I se členské státy řídí obecnými zásadami uvedenými v příloze II, pokud je to proveditelné a slučitelné s konstrukcí dané lodě.
4. Stávající osobní lodě typu ro-ro s osvědčením pro přepravu více než 1 350 osob na palubě, které byly uvedeny do liniové dopravy do přístavu členského státu nebo z něj po dni [*Úřad pro publikace: vložte datum: jeden rok po vstupu této pozměňující směrnice v platnost*] a které nebyly nikdy osvědčeny podle této směrnice, musí podle rozhodnutí provozovatele splňovat:
 - a) zvláštní požadavky na stabilitu stanovené v kapitole II-1 části B úmluvy SOLAS 2020, nebo
 - b) zvláštní požadavky stanovené v oddíle A přílohy I této směrnice a navíc požadavky stanovené v kapitole II-1 části B úmluvy SOLAS 2009.

Použitá norma musí být uvedena v osvědčení lodě požadovaném podle článku 8.

5. Stávající osobní lodě typu ro-ro s osvědčením pro přepravu maximálně 1 350 osob na palubě, které byly uvedeny do liniové dopravy do přístavu členského státu nebo z něj po dni [*Úřad pro publikace: vložte datum jeden rok po vstupu*

této *pozměňující směrnice v platnost*] a které nebyly nikdy osvědčeny podle této směrnice, musí podle rozhodnutí provozovatele splňovat:

- a) zvláštní požadavky na stabilitu stanovené v oddíle A přílohy I této směrnice;
- b) zvláštní požadavky na stabilitu stanovené v oddíle B přílohy I této směrnice, nebo
- c) zvláštní požadavky na stabilitu stanovené v oddíle A přílohy I této směrnice a navíc požadavky stanovené v kapitole II-1 části B úmluvy SOLAS 2009.

Použitá norma musí být uvedena v osvědčení lodě uvedeném v článku 8.

6. Stávající osobní lodě typu ro-ro, které byly nasazeny do liniové dopravy do přístavu členského státu nebo z něj do dne [*Úřad pro publikace: vložte datum jeden rok po vstupu této pozměňující směrnice v platnost*], splňují zvláštní požadavky na stabilitu stanovené v příloze I ve znění před vstupem [*Úřad pro publikace: vložte název této pozměňující směrnice*] v platnost.“

6) Článek 7 se zrušuje.

7) Článek 8 se nahrazuje tímto:

„Článek 8

Osvědčení

1. Všechny nové a stávající osobní lodě typu ro-ro plující pod vlajkou členského státu musí uchovávat na palubě osvědčení potvrzující dodržení zvláštních požadavků na stabilitu uvedených v článku 6.

Osvědčení vydává správa státu vlajky a lze je sloučit s jinými souvisejícími osvědčeními. U osobních lodí typu ro-ro, které splňují zvláštní požadavky na stabilitu uvedené v oddíle A přílohy I, musí být v osvědčení uvedena významná výška vln, do níž loď plní zvláštní požadavky na stabilitu.

Osvědčení zůstává platné tak dlouho, dokud je osobní loď typu ro-ro provozována v oblasti o stejné nebo nižší hodnotě významné výšky vln.

2. Každý členský stát jednající jako přístavní stát uzná osvědčení vydaná v souladu s touto směrnicí jiným členským státem.

3. Každý členský stát jednající jako přístavní stát přijímá osvědčení vydaná třetí zemí, která osvědčují, že osobní loď typu ro-ro vyhovuje zvláštním požadavkům na stabilitu stanoveným v této směrnici. “

8) Článek 9 se nahrazuje tímto:

„Článek 9

Sezónní a krátkodobý provoz

1. Jestliže si rejdařská společnost provozující celoroční liniovou dopravu přeje krátkodobě nasadit na uvedenou liniovou dopravu další osobní lodě typu ro-ro, oznámí to příslušnému orgánu přístavního státu nebo přístavních států nejpozději jeden měsíc předtím, než uvedené lodě začnou být na této liniové dopravě provozovány.

2. Avšak v případech, kdy v návaznosti na nepředvídané okolnosti musí být v zájmu kontinuity služby urychleně nasazena náhradní osobní loď typu ro-ro, použije se místo oznamovací povinnosti podle odstavce 1 ustanovení čl. 4 odst. 4 směrnice (EU) 2017/2110 a příloha XVII bod 1.3 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/16/ES²¹.

3. Jestliže si rejdářská společnost přeje sezónně provozovat liniovou dopravu po kratší období nepřevyšující šest měsíců za rok, oznámí to příslušnému orgánu přístavního státu nebo přístavních států nejpozději tři měsíce před tím, než se tento provoz uskuteční.

4. U osobních lodí typu ro-ro, které splňují zvláštní požadavky stanovené v oddíle A přílohy I a jejichž provoz se podle odstavců 1 a 2 tohoto článku uskutečňuje za podmínek nižší významné výšky vln, než jaké jsou stanoveny pro stejnou námořní oblast pro celoroční provoz, může příslušný orgán při uplatňování zvláštních požadavků na stabilitu obsažených v oddíle A přílohy I použít pro určení výšky vody na palubě hodnotu významné výšky vln použitelnou pro toto kratší období. Hodnota významné výšky vln použitelná pro toto kratší období se dohodne mezi členskými státy nebo, kde je to vhodné a možné, mezi členskými státy a třetími zeměmi na obou koncích trasy.

5. Poté, co příslušný orgán přístavního státu nebo přístavních států provoz ve smyslu odstavců 1 a 2 schválí, musí osobní loď typu ro-ro, která tento provoz uskutečňuje, uchovávat na palubě osvědčení potvrzující dodržení ustanovení této směrnice, jak stanoví čl. 8 odst. 1.“

9) Vkládá se nový článek 13a, který zní:

„Článek 13a

Přezkum

Komise vyhodnotí provádění této směrnice a předloží výsledky hodnocení Evropskému parlamentu a Radě do dne *[Úřad pro publikace: vložte datum: deset let ode dne vstupu této pozměňující směrnice v platnost]*. Informace založené na oznámeních uvedených v čl. 6 odst. 2 se zpřístupní v anonymizované podobě. “

10) Přílohy I a II směrnice 2003/25/ES se mění v souladu s přílohou I této směrnice.

11) Text obsažený v příloze II této směrnice se připojuje ke směrnici 2003/25/ES jako příloha III.

Článek 2

Provedení

1. Členské státy do dne *[Úřad pro publikace: vložte datum: jeden rok ode dne vstupu této pozměňující směrnice v platnost]* přijmou a zveřejní právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí. Neprodleně sdělí jejich znění Komisi.

²¹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/16/ES ze dne 23. dubna 2009 o státní přístavní inspekci (Úř. věst. L 131, 28.5.2009, s. 57).

Tyto předpisy přijaté členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

2. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

Článek 3

Vstup v platnost

Tato směrnice vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Článek 4

Určení

Tato směrnice je určena členskými státním.

V Bruselu dne

*Za Evropský parlament
předseda/předsedkyně*

*Za Radu
předseda/předsedkyně*