

V Bruseli 21. februára 2022
(OR. en)

6405/22

**Medziinštitucionálny spis:
2022/0036(COD)**

**MAR 28
OMI 18
CODEC 191**

NÁVRH

Od:	Martine DEPREZOVÁ, riaditeľka, v zastúpení generálnej tajomníčky Európskej komisie
Dátum doručenia:	18. februára 2022
Komu:	Jepppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generálny tajomník Rady Európskej únie

Č. dok. Kom.:	COM(2022) 53 final
Predmet:	Návrh SMERNICE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY, ktorou sa mení smernica 2003/25/ES, pokiaľ ide o začlenenie požiadaviek na zlepšenú stabilitu a jej zosúladenie s požiadavkami na stabilitu vymedzenými Medzinárodnou námornou organizáciou

Delegáciám v prílohe zasielame dokument COM(2022) 53 final.

Príloha: COM(2022) 53 final



V Bruseli 18. 2. 2022
COM(2022) 53 final

2022/0036 (COD)

Návrh

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,

ktorou sa mení smernica 2003/25/ES, pokiaľ ide o začlenenie požiadaviek na zlepšenú stabilitu a jej zosúladenie s požiadavkami na stabilitu vymedzenými Medzinárodnou námornou organizáciou

(Text s významom pre EHP)

{SWD(2022) 29 final}

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT NÁVRHU

• Dôvody a ciele návrhu

Tento návrh sa týka smernice Európskeho parlamentu a Rady 2003/25/ES zo 14. apríla 2003 o špecifických požiadavkách na stabilitu osobných lodí ro-ro¹.

V rámci Programu regulačnej vhodnosti a efektívnosti Komisie (REFIT) a programu lepšej právnej regulácie a v bezprostrednej nadväznosti na kontrolu vhodnosti právnych predpisov EÚ v oblasti bezpečnosti osobných lodí² Komisia v roku 2017 predložila tri návrhy na zmenu takýchto právnych predpisov. Európsky parlament a Rada prijali 15. novembra 2017 smernicu 2017/2108³, smernicu 2017/2109⁴ a smernicu 2017/2110⁵.

Súčasťou tejto kontroly vhodnosti bola aj smernica 2003/25/ES, ktorou sa upravujú špecifické požiadavky na stabilitu osobných lodí ro-ro. Komisia však nepredložila návrh na jej zmenu, pretože v tom čase prebiehali v rámci Medzinárodnej námornej organizácie (IMO) diskusie o normách stability pre lode v poškodenom stave. Po prijatí revidovaných medzinárodných pravidiel⁶ je teraz Komisia pripravená navrhnúť zmenu požiadaviek EÚ na stabilitu pri poškodení.

Všeobecným cieľom revízie právnych predpisov EÚ v oblasti bezpečnosti osobných lodí je zjednodušiť a zefektívniť existujúci regulačný rámec s cieľom i) zachovať pravidlá EÚ, kde je to potrebné a primerané; ii) zabezpečiť ich správne vykonávanie; a iii) odstrániť možné prekryvanie povinností a nezrovnalosti medzi súvisiacimi právnymi predpismi. Ústredným cieľom je zabezpečiť jasný, jednoduchý a aktualizovaný právny rámec, ktorý sa bude ľahšie vykonávať, monitorovať a presadzovať, čím sa zvýši celková úroveň bezpečnosti.

Na lode vykonávajúce medzinárodné plavby, ktoré zahŕňajú plavby medzi dvoma členskými štátmi, sa uplatňujú medzinárodné dohovory (v pôsobnosti IMO) a určité pravidlá EÚ. Najvýznamnejším dohovorom, pokiaľ ide o bezpečnosť, je Medzinárodný dohovor o bezpečnosti ľudského života na mori (dohovor SOLAS) z roku 1974 a jeho protokol z roku 1988. Všeobecné požiadavky na stabilitu obsiahnuté v dohovore SOLAS 90 (vymedzené v znení smernice so všetkými príslušnými zmenami) boli stanovené na deterministickom

¹ Ú. v. EÚ L 123, 17.5.2003, s. 22.

² Jej výsledky boli oznámené Európskemu parlamentu a Rade 16. októbra 2015 [COM(2015) 508].

³ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2017/2108 z 15. novembra 2017, ktorou sa mení smernica 2009/45/ES o bezpečnostných pravidlách a normách pre osobné lode (Ú. v. EÚ L 315, 30.11.2017).

⁴ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2017/2109 z 15. novembra 2017, ktorou sa mení smernica Rady 98/41/ES o registrácii osôb na palubách osobných lodí plávajúcich do prístavov alebo z prístavov členských štátov Spoločenstva a smernica Európskeho parlamentu a Rady 2010/65/EÚ o ohlasovacích formalitách lodí plávajúcich do prístavov a/alebo z prístavov členských štátov (Ú. v. EÚ L 315, 30.11.2017, s. 52).

⁵ 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).

⁶ Pravidlá zakotvené v Medzinárodnom dohovore o bezpečnosti ľudského života na mori – SOLAS 74 v znení zmien (zmeny z roku 2020 uvedené ako SOLAS 2020).

základe a boli zahrnuté do predpisu II-1/B/8 dohovoru SOLAS. Tieto požiadavky sú uplatniteľné v celej Únii na základe priameho uplatňovania dohovoru SOLAS na medzinárodné plavby a uplatňovania smernice Európskeho parlamentu a Rady 2009/45/ES zo 6. mája 2009 o bezpečnostných pravidlách a normách pre osobné lode (prepracované znenie)⁷ na vnútroštátne plavby.

Okrem medzinárodných požiadaviek sa na osobné lode, osobné lode ro-ro a vysokorýchlostné plavidlá vzťahujú aj osobitné pravidlá EÚ. V smernici 2003/25/ES sa stanovujú požiadavky na stabilitu osobných lodí ro-ro v poškodenom stave pre všetky osobné lode ro-ro plaviace sa do prístavu alebo z prístavu členského štátu v rámci pravidelnej dopravy bez ohľadu na ich vlajku v prípade, že vykonávajú medzinárodné plavby. Jej cieľom je zabezpečiť ich stabilitu po poškodení, čím sa zlepšuje schopnosť tohto typu plavidiel udržať sa na hladine v prípade zrážky. V dôsledku havárie *MS Estonia* 28. septembra 1994 osem európskych štátov (vrátane siedmich členských štátov) začalo iniciatívu (Štokholmská dohoda z 28. februára 1996) s cieľom zaviesť prísnejšiu normu stability pri poškodení pre osobné lode ro-ro v poškodenom stave, aby sa zohľadnil účinok nahromadenej vody na palube ro-ro a umožnilo sa lodí udržať sa na hladine pri ťažšom vlnobití, než je v norme dohovoru SOLAS 90, t. j. až do 4 m charakteristickej výšky vlny. Táto iniciatíva viedla Komisiu k predloženiu návrhu smernice a následnému prijatiu smernice 2003/25/ES Európskym parlamentom a Radou.

Špecifické požiadavky EÚ na stabilitu dopĺňajú požiadavky dohovoru SOLAS na stabilitu pri poškodení, aby sa zohľadnila voda na palube ro-ro v prípade poškodenia lode, ktorej množstvo závisí od voľného boku v poškodenom stave a charakteristickej výšky vln v oblasti prevádzky. Požiadavky stanovené v smernici 2003/25/ES sa prostredníctvom smernice 2009/45/ES vzťahujú aj na osobné lode ro-ro plaviace sa na vnútroštátnej úrovni v rámci Európskej únie. Táto smernica rozdeľuje lode a morské oblasti do štyroch kategórií (A, B, C a D) podľa vzdialenosti od pobrežia a kritickej výšky vlny. Na osobné lode ro-ro triedy A, B a C sa musia uplatňovať požiadavky smernice 2003/25/ES.

Výsledkom Programu regulačnej vhodnosti a efektívnosti (REFIT) v prípade právnych predpisov o bezpečnosti osobných lodí bolo odporúčanie posúdiť možnosť zosúladiť regulačný prístup EÚ k špecifickým požiadavkám na stabilitu osobných lodí ro-ro s medzinárodnými právnymi predpismi za predpokladu, že sa zachová aspoň súčasná úroveň bezpečnosti stanovená v smernici 2003/25/ES.

Vzhľadom na rozdiely medzi revidovaným dohovorom SOLAS (v znení platnom od roku 2020) a špecifickými požiadavkami EÚ na stabilitu osobných lodí ro-ro pri poškodení sa posúdila potreba smernice 2003/25/ES a jej pridaná hodnota na základe toho, či uvedené požiadavky dohovoru SOLAS zabezpečujú rovnakú úroveň bezpečnosti.

Podľa záverov Programu Komisie REFIT a vzhľadom na vývoj na medzinárodnej úrovni bola Komisia poverená úlohou posúdiť možnosť navrhnúť zmenu alebo zrušenie špecifických požiadaviek EÚ na stabilitu osobných lodí ro-ro pri poškodení a základe medzinárodných noriem, ak by boli tieto požiadavky aktualizované (od roku 2020) pre Úniu uspokojivým spôsobom. Na tento účel sa vykonala odborná štúdia, v ktorej sa analyzovali technické a politické možnosti, konkrétne rôzne možnosti týkajúce sa požadovaného koeficientu rozdelenia lode R, obmedzení výšky vln stanovených v smernici 2009/45/ES v rámci koncepcie pravdepodobnosti a alternatívy pre dodatočné deterministické požiadavky. Takisto sa v nej posudzovalo, či by požiadavky obsiahnuté v smernici 2003/25/ES zostali relevantné,

⁷ Ú. v. EÚ L 163, 25.6.2009, s. 1.

pokiaľ sa zodpovedajúca úroveň bezpečnosti stanovená na medzinárodnej úrovni nepreukáže ako rovnocenná alebo vyššia.

Okrem technických riešení výpočtov stability pri poškodení pre rôzne typy lodí výsledky expertnej štúdie viedli aj k odporúčaniam nezohľadniť v rámci koncepcie pravdepodobnosti obmedzenia výšky vln. Výpočty na vzorke lodí nepreukázali, že obmedzenia výšky vln určené na základe normalizovaného faktora s alebo očakávanej kritickej výšky vlny majú významný vplyv na celkovú schopnosť udržať sa na hladine vyjadrenú dosiahnutým koeficientom rozdelenia lode A. Preto nie je v rámci koncepcie pravdepodobnosti vhodné zaviesť samostatné požiadavky, pokiaľ ide o prevádzkové obmedzenia výšky vln pre stabilitu pri poškodení.

Vzhľadom na výsledky štúdie a so zreteľom na všeobecný cieľ zjednodušiť a zefektívniť regulačný rámec EÚ pre bezpečnosť osobných lodí bol vypracovaný návrh na zmenu smernice 2003/25/ES. Konkrétne ciele jej revízie sú:

- zabezpečiť v čo najväčšej možnej miere súlad s nedávno aktualizovanými medzinárodnými normami stability pri poškodení, ktoré boli schválené pre osobné lode v rámci IMO,
- znížiť zložitnosť, ako aj technickú a administratívnu záťaž, ktorá vyplýva predovšetkým z dvoch rôznych režimov hodnotenia schopnosti osobných lodí ro-ro udržať sa na hladine v poškodenom stave,
- znížiť nejednoznačnosť vymedzení pojmov a požiadaviek vzhľadom na zmenenú smernicu 2009/45/ES, ak je to možné, a
- odstrániť zastarané ustanovenia týkajúce sa medzinárodných nástrojov, ktoré už nie sú relevantné alebo platné.

V záujme jasnosti a konzistentnosti sa týmto návrhom aktualizujú aj mnohé vymedzenia pojmov a odkazy na príslušné právne predpisy EÚ a predpisy dohovoru SOLAS.

• **Súlad s existujúcimi ustanoveniami v tejto oblasti politiky**

Návrh je plne v súlade s tromi pozmeňujúcimi smernicami o bezpečnosti osobných lodí prijatými v decembri 2017 – smernicami 2017/2108, 2017/2109 a 2017/2110. Zabezpečuje aj súlad so smernicou 2009/16/ES⁸ o štátnej prístavnej kontrole. Návrh je v úplnom v súlade s odporúčaniami uvedenými v kontrole vhodnosti a s bielou knihou z roku 2011 o budúcnosti dopravy⁹, v ktorej bola uznaná potreba modernizovať súčasný legislatívny rámec EÚ v oblasti bezpečnosti osobných lodí.

• **Súlad s ostatnými politikami Únie**

Návrh je súčasťou programu Komisie REFIT a plní jej program lepšej právnej regulácie tým, že zabezpečuje, aby boli existujúce právne predpisy jednoduché a jasné, nevytvárali zbytočné zaťaženie a držali krok s meniacim sa politickým, spoločenským a technologickým vývojom.

⁸ Tamže.

⁹ Biela kniha – Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje, [KOM(2011) 0144].

Takisto prispieva k plneniu cieľov stratégie v oblasti námornej dopravy do roku 2018, pretože sa ním zabezpečujú kvalitné trajektové služby v pravidelnej osobnej doprave v rámci EÚ.

2. PRÁVNY ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

• Právny základ

Právnym základom tejto pozmeňujúcej smernice je článok 100 ods. 2 ZFEÚ, v ktorom sa stanovujú opatrenia na zlepšenie bezpečnosti dopravy a špecifické ustanovenia pre námornú dopravu.

• Subsidiarita (v prípade inej ako výlučnej právomoci)

Na žiadosť Rady¹⁰ boli právne predpisy EÚ v oblasti bezpečnosti osobných lodí zostavené a sformulované na základe medzinárodných požiadaviek a v reakcii na viaceré vážne havárie (napr. havárie lodí *Herald of Free Enterprise* a *MS Estonia*). V porovnaní s medzinárodnými normami zakódovanými v dohovoroch IMO sa na úrovni Únie sprísnilo určité aspekty, ako je to v prípade požiadaviek na stabilitu lodí ro-ro pri poškodení uvedených v smernici 2003/25/ES.

Právne predpisy o bezpečnosti osobných lodí sa týkajú väčšiny členských štátov – vlajkových štátov, ako aj prístavných štátov – s výnimkou štyroch vnútrozemských krajín.

• Proporcionalita

Návrh bol vypracovaný vzhľadom na najnovší vývoj na medzinárodnej úrovni a výsledky technickej štúdie Komisie, v ktorej sa porovnával regulačný rámec stanovený v smernici 2003/25/ES s regulačným rámcom stanoveným v dohovore SOLAS 2020, pričom sa identifikovali prípadné bezpečnostné medzery medzi týmito dvoma súbormi predpisov a poskytli sa o nich dôkazy. Komisia takisto identifikovala, posúdila a zvažila alternatívne opatrenia, ktoré by mohli odstrániť takéto bezpečnostné medzery (smerom k zvýšenej bezpečnosti) zohľadnením celkovej schopnosti lode udržať sa na hladine.

Návrh na zmenu požiadaviek na stabilitu pri poškodení novopostavených a novoosvedčených osobných lodí ro-ro, odstránenie prekrývania a zastaraných vymedzení pojmov a odkazov sa považuje za jedinú primeranú a súdržnú možnosť. Zaručuje, aby sa súčasná vysoká úroveň bezpečnosti neznižila.

V súlade so zásadou proporcionality je smernica stále najvhodnejšou formou na dosiahnutie daných cieľov. Sú v nej stanovené spoločné zásady a úrovne bezpečnosti, zabezpečuje ich presadzovanie, ale ponecháva každému členskému štátu možnosť výberu praktických a technických postupov na ich vykonávanie. Tým ponecháva každému členskému štátu zodpovednosť rozhodnúť sa pre vykonávacie prostriedky, ktoré sú najvhodnejšie pre jeho vnútorný systém. Smernicou sa takisto zabezpečuje, aby sa cieľ zjednodušenia v tomto návrhu dosiahol v maximálnej možnej miere, aj keď to v konečnom dôsledku určí každý členský štát počas vykonávania.

¹⁰ Uznesenie Rady z 22. decembra 1994 o bezpečnosti osobných prevozných lodí ro-ro (94/C 379/05) (Ú. v. ES C 379, 31.12.1994, s. 8).

- **Výber nástroja**

S cieľom zabezpečiť jasnú a jednotnú prípravu právnych predpisov sa za najvhodnejšie právne riešenie považuje pozmeňujúca smernica.

3. VÝSLEDKY HODNOTENÍ *EX POST*, KONZULTÁCIÍ SO ZAJINTERESOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENÍ VPLYVU

- **Hodnotenia *ex post*/kontroly vhodnosti existujúcich právnych predpisov**

Z kontroly vhodnosti vyplynulo, že kľúčové ciele právnych predpisov EÚ v oblasti bezpečnosti osobných lodí, ktoré sa týkajú bezpečnosti cestujúcich, sa celkovo dosahujú a zostávajú naďalej veľmi relevantné. Výsledkom právneho rámca EÚ v oblasti bezpečnosti osobných lodí je spoločná úroveň bezpečnosti pre osobné lode v rámci Únie a rovnaké podmienky pre prevádzkovateľov, ako aj zvýšený počet prevodov lodí medzi členskými štátmi. Z kontroly vhodnosti ďalej vyplynulo, že existuje priestor na ďalšie zvyšovanie úrovne bezpečnosti, ako aj efektívnosti a proporcionality niektorých regulačných požiadaviek. Odporučilo sa zjednodušiť, objasniť a zrušiť viaceré nejasné, zastarané alebo prekrývajúce sa požiadavky. Pokiaľ ide o požiadavky na stabilitu pri poškodení, v rámci kontroly vhodnosti sa odporučilo posúdiť možnosť navrhnúť, na základe modernizovaných medzinárodných noriem, zmenu alebo zrušenie špecifických požiadaviek EÚ na stabilitu pri poškodení osobných lodí ro-ro.

- **Konzultácie so zainteresovanými stranami**

So zreteľom na technickú povahu pripravovaného návrhu bola ako najvhodnejší konzultačný nástroj zvolená cielená konzultácia. Vykonali sa konzultácie s národnými expertmi v rámci skupiny expertov pre bezpečnosť osobných lodí. V rámci externe zadanej technickej štúdie sa zorganizovali dva semináre, na ktoré boli pozvaní zástupcovia všetkých členských štátov, ako aj priemyselných združení a združení cestujúcich.

Výsledky technickej štúdie, ktorú Komisia externe zadala na účely prípravy tejto revízie, sú uvedené v pracovnom dokumente útvarov Komisie, ktorý je pripojený k návrhu. Navrhovanú štruktúru požiadaviek na stabilitu pri poškodení podľa kapacity lodí podporila veľká väčšina národných expertov. Na základe starostlivo prehodnotených pripomienok národných expertov a zainteresovaných strán sa do návrhu zaviedli dočasné alternatívy pre novopostavené lode s osvedčením na prepravu najviac 1 350 osôb. Využitie týchto dvoch možností by sa vyhodnotilo desať rokov po vykonaní tejto zmeny.

Všetky pripomienky a návrhy, ktoré predložili národní experti a zainteresované strany z oblasti priemyslu počas diskusií na zasadnutiach expertnej skupiny, sa hodnotili so zreteľom na celkový cieľ zabezpečiť prinajmenšom zachovanie existujúcej úrovne bezpečnosti.

- **Získavanie a využívanie expertízy**

Toto preskúmanie vychádza najmä z údajov zhromaždených v priebehu procesu kontroly vhodnosti, ako sa uvádza v pracovnom dokumente útvarov Komisie s názvom Úprava kurzu:

Kontrola vhodnosti právnych predpisov EÚ v oblasti bezpečnosti osobných lodí prijatom 16. októbra 2015¹¹.

Okrem údajov a konzultácie vykonanej v rámci kontroly vhodnosti boli na prípravu tohto návrhu na zjednodušenie potrebné aj vstupy technických a právnych odborníkov, pokiaľ ide o konkrétnu formuláciu technických vymedzení a jasné právne texty. Tieto odborné znalosti boli zhromaždené v rámci Komisie v spolupráci s Európskou námornou bezpečnostnou agentúrou a skupinou expertov pre bezpečnosť osobných lodí. Správa o týchto vstupoch a znalostiach sa podáva v pracovnom dokumente útvarov Komisie tvoriacom sprievodný dokument k návrhu.

- **Posúdenie vplyvu**

Návrh bezprostredne nadväzuje na kontrolu vhodnosti, v rámci ktorej sa podrobne určili aspekty na zosúladenie a zjednodušenie a posúdili sa možnosti tohto zjednodušenia. Ako sa zdôrazňuje v pracovnom dokumente útvarov Komisie, tento návrh má vysoko technický charakter. Vychádza z výsledkov technickej štúdie vykonanej v spolupráci s vysoko špecializovanými expertmi s osobitnými znalosťami v tejto oblasti. Okrem toho sa touto iniciatívou zabezpečuje zosúladenie s medzinárodnými pravidlami, ktoré stanovila IMO. V súlade s usmerneniami Komisie o lepšej právnej regulácii nebolo vykonané plnohodnotné posúdenie vplyvu.

Sprievodný dokument k tomuto návrhu tvorí pracovný dokument útvarov Komisie, v ktorom sa pripomínajú odporúčania z kontroly vhodnosti a vysvetľuje sa odôvodnenie navrhovaných riešení z technického, ako aj právneho hľadiska. Obsahuje zhrnutie výsledkov technickej štúdie Komisie vykonanej na podporu tejto iniciatívy.

- **Regulačná vhodnosť a zjednodušenie**

Hlavným cieľom tohto návrhu je znížiť zložitnosť, technickú a administratívnu záťaž, pokiaľ ide o požiadavky na stabilitu pri poškodení, ktoré vyplývajú predovšetkým z dvoch rôznych režimov hodnotenia schopnosti osobných lodí ro-ro udržať sa na hladine v poškodenom stave. Jeho cieľom je tiež zabezpečiť v čo najväčšej možnej miere súlad s nedávno aktualizovanými medzinárodnými normami stability pri poškodení, ako boli schválené pre osobné lode na úrovni IMO. Plánovaným zosúladením s medzinárodnými pravidlami a zjednodušením sa zracionalizuje výpočtová záťaž lodiarskych spoločností a prevádzkovateľov.

- **Základné práva**

Návrh nemá žiadne dôsledky z hľadiska ochrany základných práv.

4. VPLYV NA ROZPOČET

Návrh nemá žiadny vplyv na rozpočet Únie.

¹¹ SWD(2015) 197.

5. ĎALŠIE PRVKY

- **Plány vykonávania, spôsob monitorovania, hodnotenia a podávania správ**

Podľa usmernení pre lepšiu právnu reguláciu¹² sa plány vykonávania nevyžadujú v prípade smerníc s veľmi technickým rozsahom pôsobnosti.

Pre členské štáty sa určili primerané mechanizmy monitorovania a nahlasovania, keďže v návrhu pozmeňujúcej smernice boli pre určité kategórie lodí navrhnuté alternatívne technické riešenia. Kľúčové údaje o novopostavených lodiach a výpočty stability pri poškodení sa zozbierajú a vyhodnotia s pomocou EMSA. Po desiatich rokoch vykonávania revidovaných požiadaviek sa vykoná hodnotenie a smernica sa zreviduje.

- **Vysvetľujúce dokumenty (v prípade smerníc)**

Vysvetľujúce dokumenty sa nevyžadujú: hoci sú zmenené požiadavky obsiahnuté v smernici technickej povahy, nie sú pre ich cieľových príjemcov zložité.

- **Podrobné vysvetlenie konkrétnych ustanovení návrhu**

Článok 1 návrhu pozmeňujúcej smernice tvorí jeho hlavnú časť a obsahuje zmeny mnohých ustanovení smernice 2003/25/ES.

Cieľ, rozsah pôsobnosti a vymedzenie pojmov

V bode 1 sa mení vymedzenie niekoľkých existujúcich pojmov, ako napríklad „existujúca loď“, „nová loď“, „pravidelná doprava“, „prístavný štát“ a „špecifické požiadavky na stabilitu“.

Charakteristická výška vlny

V bode 2 sa lepšie vymedzuje pojem „charakteristická výška vlny“ a obmedzuje sa jeho uplatňovanie na lode, ktoré budú spĺňať špecifické požiadavky na stabilitu pri poškodení uvedené v oddiele A prílohy I k smernici 2003/25/ES.

Morské oblasti

V bode 3 sa zjednodušila povinnosť členských štátov zverejňovať svoje zoznamy morských oblastí spolu s hodnotami charakteristických výšok vln.

Špecifické požiadavky na stabilitu

Bod 4 obsahuje revidované špecifické požiadavky na stabilitu. Tieto pravidlá sú rozdelené a) podľa dátumu, kedy bol položený kýl lodí alebo kedy boli lode v podobnej etape stavby, a b) podľa kapacity lodí na prepravu cestujúcich na palube. Na existujúce a už osvedčené lode sa budú naďalej uplatňovať súčasné požiadavky, zatiaľ čo novopostavené a novoosvedčené lode uvedené do pravidelnej prevádzky v EÚ budú musieť spĺňať aktualizované medzinárodné pravidlá (dohovor SOLAS 2020 pre lode s kapacitou na prepravu viac ako 1 350 osôb na palube) v kombinácii so špecifickou požiadavkou EÚ týkajúcou sa požadovaného koeficientu

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

rozdelenia lode R (dohovor SOLAS 2020 + úroveň SDC3 hodnoty koeficientu R – v prípade lodí s kapacitou na prepravu najviac 1 350 osôb na palube).

Počas prechodného obdobia desiatich rokov sa lodiam s kapacitou na prepravu najviac 1 350 osôb na palube poskytnú dve alternatívy požiadaviek týkajúcich sa stability – súčasné pravidlá v oddiele A prílohy I alebo aktualizované pravidlá v oddiele B prílohy I. Po uplynutí desiatich rokov sa použitie týchto dvoch možností vyhodnotí a smernica sa zodpovedajúcim spôsobom zreviduje.

V bode 5 sa vypúšťajú nadbytočné ustanovenia o „zavedení špecifických požiadaviek na stabilitu“ – postup, ktorý nasledoval po prijatí smernice 2003/25/ES.

Bod 6 obsahuje potrebné zmeny ustanovení týkajúcich sa „osvedčení“. Tieto zmeny vyplývajú zo zavedenia nového oddielu B prílohy I do smernice 2003/25/ES a zo zmien zavedených smernicou (EÚ) 2017/2110, ktorými sa upustilo od pojmu „hostiteľský štát“ a nahradil sa pojmom „prístavný štát“.

V bode 7 sa menia ustanovenia týkajúce sa „sezónnej a krátkodobej prevádzky“, pričom sa zohľadňuje zmena pojmu „hostiteľský štát“ na „prístavný štát“, ako aj obmedzené uplatňovanie koncepcie charakteristickej výšky vlny na lode, ktoré spĺňajú požiadavky na stabilitu uvedené v oddiele A prílohy I.

V bode 8 sa oznamuje preskúmanie vykonávania revidovanej požiadavky na stabilitu desať rokov po jej prijatí.

Bod 9 obsahuje niekoľko formálnych revízií súčasnej požiadavky týkajúcej sa stability, ktorá má byť uvedená v oddiele A prílohy I.

Bodom 10 sa zavádzajú nové špecifické požiadavky na stabilitu do oddielu B prílohy I.

Bodom 11 sa zavádza nová príloha III, v ktorej sa vymedzuje súbor technických údajov, ktoré členské štáty musia oznamovať Komisii za všetky novopostavené a novoosvedčené osobné lode ro-ro uvedené do pravidelnej prevádzky v Únii. Tieto údaje by sa použili na účely hodnotenia vykonávania zmenenej smernice 2003/25/ES.

Návrh

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,

ktorou sa mení smernica 2003/25/ES, pokiaľ ide o začlenenie požiadaviek na zlepšenú stabilitu a jej zosúladenie 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 výboru¹³,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov¹⁴,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

- (1) Smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2003/25/ES¹⁵ sa stanovuje jednotná úroveň špecifických požiadaviek na stabilitu osobných lodí ro-ro, ktoré zlepšujú schopnosť tohto typu plavidla udržať sa na hladine v prípade zrážky a zabezpečujú vysokú úroveň bezpečnosti cestujúcich a posádky v kombinácii s požiadavkami stanovenými v dohovore SOLAS platnom v čase prijatia smernice (dohovor SOLAS 90).
- (2) Medzinárodná námorná organizácia (ďalej len „IMO“) prijala 15. júna 2017 vo forme rezolúcie MSC.421(98) revidované špecifické ustanovenia o normách stability pre osobné lode v poškodenom stave, ktoré 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 Medzinárodnom dohovore o bezpečnosti ľudského života na mori (ďalej len „dohovor SOLAS“) pre osobné lode ro-ro používané na medzinárodné plavby.

¹³ Ú. v. EÚ C , , s. .

¹⁴ Ú. v. EÚ C , , s. .

¹⁵ 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).

- (3) Rezolúcia IMO 14 konferencie SOLAS z roku 1995 povolila členom IMO uzatvárať regionálne dohody, ak usúdili, že si prevládajúce námorné podmienky a ďalšie miestne podmienky vyžadujú špecifické požiadavky na stabilitu v určitej (morskej) oblasti. Deterministické požiadavky na stabilitu osobných lodí ro-ro pri poškodení stanovené v prílohe I k smernici 2003/25/ES sa líšia od nových medzinárodných probabilistických požiadaviek, pri ktorých sa bezpečnosť osobnej lode ro-ro meria na základe pravdepodobnosti udržania sa na hladine po zrážke. Medzinárodný režim pravdepodobnosti je stanovený v kapitole II-1 dohovoru SOLAS. Nové požiadavky by sa mali začleniť do smernice 2003/25.
- (4) Požiadavky stanovené v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2009/45/ES¹⁶ sa naďalej uplatňujú na osobné lode ro-ro. Posúdenie úrovne bezpečnosti zabezpečenej požiadavkami dohovoru SOLAS 2020 pre rôzne veľkosti osobných lodí ro-ro viedlo k záveru, že uplatňovanie požiadaviek na stabilitu podľa dohovoru SOLAS 2020 predstavuje významné zníženie rizika pre osobné lode ro-ro s osvedčením na prepravu viac ako 1 350 osôb na palube v porovnaní s požiadavkami uvedenými v smernici 2003/25/ES v kombinácii s dohovorom SOLAS zmeneným príslušnými nástrojmi IMO platnými v čase jeho prijatia („dohovor SOLAS 90“).
- (5) 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 týchto lodí ťažko zavádzali. Hospodárske subjekty, ktoré vlastnia alebo používajú tieto lode v pravidelnej doprave 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 so súborom údajov týkajúcich sa dotknutých lodí. Desať rokov odo dňa nadobudnutia účinnosti tejto smernice by Komisia mala posúdiť využitie tejto možnosti s cieľom rozhodnúť o ďalšej revízii tejto smernice.
- (6) 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.
- (7) 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 podľa smernice 2003/25/ES a vstupujú do pravidelnej prepravy v Únii.
- (8) S cieľom umožniť Komisii vyhodnotiť vykonávanie tejto smernice a podať o ňom správu Európskemu parlamentu a Rade do [Úrad pre publikácie: prosím, vložte dátum: desať rokov od nadobudnutia účinnosti tejto pozmeňujúcej smernice] by členské štáty mali poskytnúť údaje o každej novej osobnej lodi ro-ro, ktorá je osvedčená po [Úrad pre publikácie: prosím, vložte dátum: jeden rok od nadobudnutia účinnosti tejto pozmeňujúcej smernice] pre pravidelnú dopravu v súlade s požiadavkami na stabilitu obsiahnutými v tejto smernici podľa štruktúry stanovenej v prílohe.

¹⁶ 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).

- (9) Keďže smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/16/ES¹⁷ bola zmenená a smernica Rady 1999/35/ES¹⁸ bola zrušená smernicou Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2017/2110¹⁹, pojem „hostiteľský štát“ už nie je relevantný, a preto by sa mal nahradiť pojmom „prístavný štát“.
- (10) Smernica 2003/25/ES by sa preto mala zodpovedajúcim spôsobom zmeniť,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

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 [Úrad pre publikácie, prosím, vložte dátum: jeden rok odo dňa nadobudnutia účinnosti tejto pozmeňujúcej smernice]: podobná etapa stavby je etapa, v ktorej:

ii) sa začína stavba identifikovateľná so špecifickou loďou a

iii) 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 loďou;“;

b) Písmeno e) sa nahrádza takto:

„e) „dohovor SOLAS“ je platný Medzinárodný dohovor o bezpečnosti ľudského života na mori z roku 1974 a jeho zmeny;“;

c) Vkladajú sa tieto písmená ea), eb) a ec):

„ea) „dohovor SOLAS 90“ je Medzinárodný dohovor o bezpečnosti ľudského života na mori z roku 1974 zmenený týmito nástrojmi IMO:

– Res.MSC.1(45);

¹⁷ 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).

¹⁸ 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).

¹⁹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2017/2110 z 15. novembra 2017 (Ú. v. EÚ L 315, 30.11.2017, s. 61).

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

ec) „dohovor SOLAS 2020“ je Medzinárodný dohovor o bezpečnosti ľudského života na mori z roku 1974 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:

ii) podľa uverejneného cestovného poriadku, alebo

iii) 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 požiadavky na stabilitu uvedené v článku 6;“;

g) Dopĺňa sa toto písmeno n):

„n) „prevádzkovateľ“ je právnická osoba alebo fyzická osoba, ktorá prevzala zodpovednosť za prevádzku 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 v rámci pravidelnej dopravy plavbu z prístavov alebo do prístavov daného členského štátu v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2017/2110/ES²⁰.“

3. 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 %.“

4. Článok 5 sa mení takto:

a) Odsek 1 sa nahrádza takto:

„1. Prístavné štáty vypracujú a aktualizujú zoznam morských oblastí, cez ktoré plávajú osobné lode ro-ro v rámci pravidelnej dopravy do ich prístavov alebo z ich prístavov, s uvedením zodpovedajúcich charakteristických výšok vln v týchto oblastiach.“

b) Odsek 3 sa nahrádza takto:

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

5. Článok 6 sa nahrádza takto:

²⁰ 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).

Špecifické požiadavky na stabilitu

1. Bez toho, aby bolo dotknuté uplatňovanie smernice 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 prevádzkovateľa 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 správny orgán vlajkového štátu oznámi Komisii do dvoch mesiacov od dátumu vydania osvedčenia uvedeného v článku 8 voľbu z možností uvedených v prvom pododseku písmenách a) alebo b) 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 prevádzkovateľa existujúce osobné lode ro-ro s osvedčením na prepravu viac ako 1 350 osôb na palube, ktoré boli uvedené do prevádzky pravidelnej dopravy do prístavu alebo z prístavu členského štátu po [Úrad pre publikácie: prosím, vložte dátum: jeden rok odo dňa 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 stanovené v oddiele A prílohy I k tejto smernici okrem požiadaviek stanovených v kapitole II-1 časti B dohovoru SOLAS 2009.

Použitá norma sa uvedie v osvedčení lode vyžadovanom podľa článku 8.

5. Podľa rozhodnutia prevádzkovateľa existujúce osobné lode ro-ro s osvedčením na prepravu najviac 1 350 osôb na palube, ktoré boli uvedené do prevádzky pravidelnej dopravy do prístavu alebo z prístavu členského štátu po [Úrad pre publikácie: vložte dátum jeden rok odo dňa 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,

- b) špecifické požiadavky na stabilitu stanovené v oddiele B prílohy I k tejto smernici alebo
- c) špecifické požiadavky na stabilitu stanovené v oddiele A prílohy I k tejto smernici okrem požiadaviek stanovených v kapitole II-1 časti B dohovoru SOLAS 2009.

Použitá norma sa zaznamená 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 *[Úrad pre publikácie: vložte dátum jeden rok odo dňa nadobudnutia účinnosti tejto pozmeňujúcej smernice]*, musia spĺňať špecifické požiadavky na stabilitu stanovené v prílohe I v znení pred nadobudnutím účinnosti *[Úrad pre publikácie: vložte, prosím, názov tejto pozmeňujúcej smernice]*.“
- 6. Článok 7 sa vypúšťa.
- 7. 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 správny orgán vlajkového štátu a môžu sa kombinovať s inými súvisiacimi osvedčeniami. V prípade osobných lodí ro-ro, ktoré spĺňajú špecifické požiadavky na stabilitu uvedené 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.“

- 8. Článok 9 sa nahrádza takto:

„Článok 9

Sezónna a krátkodobá prevádzka

1. Ak lodná spoločnosť vykonávajúca celoročnú pravidelnú dopravu chce na uvedenú dopravu nasadiť na kratší čas 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/ES²¹.

3. Ak lodná spoločnosť chce prevádzkovať sezónnu pravidelnú dopravu na kratšie časové obdobie, ktoré nepresiahne šesť mesiacov v roku, oznámi to príslušnému orgánu prístavného štátu najneskôr tri mesiace pred začiatkom takejto prevádzky.

4. V prípade osobných lodí ro-ro spĺňajúcich špecifické požiadavky uvedené v oddiele A prílohy I, ktorých prevádzka uvedená v odsekoch 1 a 2 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 toto 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 povolí prevádzku v zmysle odsekov 1 a 2, osobná loď ro-ro, ktorá takú dopravu vykonáva, musí mať osvedčenie potvrdzujúce zhodu s ustanoveniami tejto smernice podľa článku 8 ods. 1.“

9. Vkladá sa tento článok 13a:

„Článok 13a

Preskúmanie

Komisia vyhodnotí vykonávanie tejto smernice a predloží výsledky hodnotenia Európskemu parlamentu a Rade do [Úrad pre publikácie: prosím, vložte dátum: desať rokov odo dňa nadobudnutia účinnosti tejto pozmeňujúcej smernice]. Informácie založené na oznámeniach uvedených v článku 6 ods. 2 sa sprístupnia v anonymizovanej forme.“

10. Prílohy I a II k smernici 2003/25/ES sa menia v súlade s prílohou I k tejto smernici.

11. Text prílohy II k tejto smernici sa dopĺňa ako príloha III k smernici 2003/25/ES.

²¹ 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).

Článok 2

Transpozícia

1. Členské štáty prijímú a uverejnia do [Úrad pre publikácie: prosím, vložte dátum: jeden rok odo dňa nadobudnutia účinnosti tejto pozmeňujúcej smernice] zákony, iné právne predpisy a správne ustanovenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou. Komisii bezodkladne oznámia znenie týchto ustanovení.

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

2. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných ustanovení vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré prijímú 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 Bruseli

*Za Európsky parlament
predsedníčka*

*Za Radu
predseda*