



Brusel 30. května 2022
(OR. en, fr)

9236/22

Interinstitucionální spis:
2022/0036(COD)

MAR 114
OMI 67
CODEC 726

ZPRÁVA

Odesílatel:	Generální sekretariát Rady
Příjemce:	Rada
Č. předchozího dokumentu:	8916/22
Č. dok. Komise:	6405/22 + ADD 1
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 – obecný přístup

I. ÚVOD

1. Dne 18. února 2022 Komise předložila výše uvedený návrh Evropskému parlamentu a Radě.
2. 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.
3. 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 některého členského státu nebo z přístavu některého členského státu. Jejím cílem je zajistit stabilitu uvedených lodí po poškození, což zlepšuje funkční schopnost tohoto typu plavidel při poškození následkem srážky.

¹ Úř. věst. L 123, 17.5.2003, s. 22.

4. Konkrétní cíle revize předmětné směrnice jsou tyto:

- zajistit maximální soulad s nedávno aktualizovanými mezinárodními normami pro stabilitu při poškození, jak byly schváleny v rámci Mezinárodní námořní organizace (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,
- v maximální míře odstranit nejasnosti v definicích a požadavcích se zřetelem ke směrnici Evropského parlamentu a Rady 2009/45/ES ze dne 6. května 2009 o bezpečnostních pravidlech a normách pro osobní lodě² v platném znění a
- zrušit zastaralá ustanovení týkající se mezinárodních nástrojů, které již nejsou relevantní nebo platné.

5. Návrh byl přijat v rámci programu Komise pro účelnost a účinnost právních předpisů (REFIT) a jejího programu zlepšování právní úpravy a je součástí bezprostředního pokračování kontroly účelnosti právních předpisů EU týkajících se bezpečnosti osobních lodí³. K návrhu není připojeno komplexní posouzení dopadů.

² Úř. věst. L 163, 25.6.2009, s. 1.

³ Dokument 13230/15.

II. PŘEZKUM V RÁMCI OSTATNÍCH ORGÁNŮ

6. Dne 1. dubna 2022 jmenoval Výbor Evropského parlamentu pro dopravu a cestovní ruch (TRAN) zpravodajem Robertse Zileho (ECR, Lotyšsko).
7. Evropský hospodářský a sociální výbor přijal k návrhu stanovisko dne 18. května 2022⁴.

III. AKTUÁLNÍ STAV JEDNÁNÍ V RÁMCI RADY

8. Od března roku 2022 návrh během několika zasedání projednala Pracovní skupina pro námořní dopravu. Všechny delegace obecně podpořily cíle návrhu Komise, pokud jde o zvýšení úrovně bezpečnosti osobních lodí typu ro-ro.
9. Na zasedání konaném dne 17. května se pracovní skupina dohodla na znění obsaženém v příloze.
10. Na zasedání konaném dne 20. května pak dohodu pracovní skupiny potvrdil Výbor stálých zástupců, jenž následně doporučil Radě, aby na zasedání Rady pro dopravu, telekomunikace a energetiku (doprava) konajícím se dne 2. června 2022 dosáhla obecného přístupu.
11. Navrhované změny návrhu Komise jsou jen omezené. V zásadě je třeba věnovat pozornost čtyřem změnám.
12. Zaprvé by v čl. 6 odst. 4 bylo vypuštěno písmeno c). Toto ustanovení je v podstatě nadbytečné, neboť alternativy jsou uvedeny v písmenech a) a b) téhož odstavce.
13. Zadruhé by lhůta pro provedení navržená Komisí (jeden rok po vstupu pozměňující směrnice v platnost) byla prodloužena na 24 měsíců.

⁴ Dokument 9327/22 + COR 1.

14. Zatřetí, aby se zamezilo nepřiměřené administrativní zátěži pro vnitrozemské členské státy, mohly by se od ustanovení předmětné směrnice (článek 2a a bod odůvodnění 9a) odchýlit ty členské státy, jež nedisponují námořními přístavy a buď uzavřely svůj vnitrostátní rejstřík plavidel, nebo nemají žádné osobní lodě plující pod jejich vlajkou, na které by se oblast působnosti této směrnice vztahovala. To by znamenalo, že by členské státy splňující uvedené podmínky nebyly povinny tuto směrnici provést.
15. Začtvrté by pak byl vložen nový bod odůvodnění 7a, který zdůrazňuje, že přístavní státy by měly v co největší možné míře spolupracovat s cílem sestavit seznam námořních oblastí uvedených v čl. 5 odst. 1, a to s přihlédnutím k svrchovanosti států nad námořními oblastmi spadajícími do jejich jurisdikce a k obecným zásadám mořského práva.
16. V této fázi si Komise ohledně veškerých změn svého návrhu ponechává procesní výhradu.

IV. ZÁVĚR

17. S ohledem na výše uvedené skutečnosti se Rada vyzývá, aby dosáhla obecného přístupu ve věci návrhu 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, a to na základě kompromisu obsaženého v příloze této zprávy.

2022/0036 (COD)

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

kteřou se mění směrnice 2003/25/ES, pokud jde o začlenění vylepšených požadavků na stabilitu a sladění této směrnice 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 výboru⁵,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů⁶,

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/25/ES⁷ 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 Mezinárodní úmluvě o bezpečnosti lidského života na moři (dále jen „úmluva SOLAS“) platné ke dni přijetí směrnice (dále jen „úmluva SOLAS 90“).

⁵ Stanovisko ze dne 18. května 2022 (*dosud nezveřejněno v Úředním věstníku*).

⁶ Úř. věst. C , , s. .

⁷ 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).

- (2) Dne 15. června 2017 přijala Mezinárodní námořní organizace (dále jen „IMO“) rezoluci MSC.421(98) stanovující revidovaná zvláštní ustanovení o požadavcích na stabilitu osobních lodí v poškozeném stavu, 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 úmluvě 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.
- (3a) 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 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/ES⁸ 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 těchto požadavků na stabilitu by vedlo k významnému snížení rizika pro osobní lodě typu ro-ro, které mají osvědčení pro přepravu více než 1 350 osob na palubě, ve srovnání s úrovní bezpečnosti zajištěnou požadavky stanovenými ve směrnici 2003/25/ES v kombinaci s úmluvou SOLAS ve znění úmluvy 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.
- (7a) Přístavní státy by měly v co největší možné míře spolupracovat s cílem sestavit seznam námořních oblastí uvedených v této směrnici s přihlédnutím k svrchovanosti států nad námořními oblastmi spadajícími do jejich jurisdikce a k obecným zásadám mořského práva.

⁸ 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).

- (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: 24 měsíců od vstupu této pozměňující směrnice v platnost] pro přepravu maximálně 1 350 osob na palubě pro liniovou dopravu v souladu s požadavky na stabilitu obsaženými v této směrnici. Tyto údaje by měly být poskytovány v souladu se strukturou stanovenou v příloze. Tyto údaje musí být k dispozici pro všechny nové osobní lodě, neboť musí splňovat požadavky pravděpodobnostní stability stanovené v úmluvě SOLAS 2020.
- (9) Vzhledem k tomu, že směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/16/ES⁹ byla změněna a směrnice Rady 1999/35/ES¹⁰ byla zrušena směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/2110¹¹, pojem „hostitelský stát“ již není relevantní, a proto by měl být nahrazen pojmem „přístavní stát“.
- (9a) S cílem zamezit nepřiměřené administrativní zátěži pro vnitrozemské členské státy, které nemají žádné námořní přístavy ani žádná plavidla plující pod jejich vlajkou, která spadají do oblastí působnosti této směrnice, by těmto členským státům mělo být umožněno odchytil se od ustanovení této směrnice. To znamená, že členské státy, které splňují tuto podmínku, nejsou povinny tuto směrnici provést.
- (10) Směrnice 2003/25/ES by proto měla být odpovídajícím způsobem změněna,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

⁹ 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).

¹⁰ 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).

¹¹ 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).

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: 24 měsíců po vstupu této pozměňující směrnice v platnost]. Podobným stádiem stavby se rozumí stádium, v němž:

- i) začíná 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) „úmluvou 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) „úmluvou 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.11(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 buď:

- i) podle zveřejněného jízdního řádu, nebo
- 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) 2017/2110/ES¹².“

(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:

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.“

¹² 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).

(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: 24 měsíců 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.

Použité požadavky na stabilitu musí být uvedeny 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: 24 měsíců 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, nebo
 - b) zvláštní požadavky na stabilitu stanovené v oddíle B přílohy I této směrnice.
 - c) [...]

Použité požadavky na stabilitu musí být uvedeny 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 24 měsíců po vstupu této pozměňující směrnice v platnost], splňují zvláštní požadavky na stabilitu stanovené v příloze I ve znění před vstupem [Úřad pro publikace: vložte celý 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 loď typu ro-ro, oznámí to příslušnému orgánu přístavního státu nebo přístavních států nejpozději jeden měsíc předtím, než uvedené loď 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/ES¹³.

3. Jestliže si rejdařská 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 3 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.“

¹³ 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).

- (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: 24 měsíců 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.

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 2a

Odchylka

Členský stát, který nemá na svém území žádné námořní přístavy a buď uzavřel svůj vnitrostátní rejstřík plavidel, nebo nemá žádné lodě plující pod svou vlajkou, které spadají do oblasti působnosti této směrnice, se může odchýlit od ustanovení této směrnice, pokud jsou splněny výše uvedené požadavky. Každý členský stát, který hodlá využít této odchylky, oznámí tuto skutečnost Komisi nejpozději [bude stanoveno]. Jakékoliv následné změny se rovněž oznámí Komisi.

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 státy.

V ... dne

*Za Evropský parlament
předseda/předsedkyně*

*Za Radu
předseda/předsedkyně*

1. Příloha I se mění takto:

- (a) Za název se vkládá nový text, který zní:
 - „Oddíl A“
- (b) Vkládá se nová úvodní věta, která zní:
 - „Pro účely tohoto oddílu A se odkazy na pravidla úmluvy SOLAS považují za odkazy na uvedená pravidla, jak se uplatňují podle úmluvy SOLAS 90.“
- (c) Bod 1 se nahrazuje tímto:
 - „1. Kromě požadavků pravidla II-1/B/8 úmluvy SOLAS týkajících se vodotěsného dělení a stability v poškozeném stavu musí být splněny požadavky tohoto oddílu.“
- (d) Bod 3.1 se nahrazuje tímto:
 - „3.1. Pro lodě provozované pouze po kratší sezónu, jak je uvedeno v článku 9, se přístavní státy zahrnuté do trasy dohodnou na použitelné významné výšce vln.“
- (e) Vkládá se nový oddíl B, který zní:

„Oddíl B

Musí být splněny požadavky kapitoly II-1 části B úmluvy SOLAS 2020. Odchylně od pravidla II-1/B/6.2.3 úmluvy SOLAS 2020 se však požadovaný index dělení R stanoví takto:

Osob na palubě (N)	Index dělení (R)
$N < 1\,000$	$R = 0,000088 * N + 0,7488$
$1000 \leq N \leq 1350$	$R = 0,0369 * \ln(N + 89,048) + 0,579$

kde:

- N = celkový počet osob na palubě.“

2. Příloha II se mění takto:

Úvodní odstavec v části „Použitelnost“ se nahrazuje tímto:

„V souladu s čl. 6 odst. 3 této směrnice používají správy jednotlivých členských států tyto obecné zásady při uplatňování zvláštních požadavků na stabilitu stanovených v oddíle A přílohy I, pokud je to možné a slučitelné s konstrukcí dané lodě. Čísla odstavců uvedených níže odpovídají číslům odstavců v oddíle A přílohy I.“

PŘÍLOHA II

„PŘÍLOHA III – PODROBNOSTI OZNÁMENÍ

Údaje, které se oznamují v souladu s čl. 6 odst. 2:

I. Obecné údaje

- (1) Platné požadavky na stabilitu: oddíl A nebo oddíl B přílohy I;
- (2) identifikační číslo lodi (číslo IMO, volací značka);
- (3) hlavní údaje;
- (4) plán obecného uspořádání;
- (5) počet osob na palubě;
- (6) hrubá tonáž (GT);
- (7) je loď oboustranná: ano/ne;
- (8) má loď dlouhé podpalubí s nákladovým prostorem: ano/ne.

II. Specifické údaje – pro osobní lodě typu ro-ro, na které se uplatňují pravděpodobnostní požadavky úmluvy SOLAS

- (9) dl, dp, ds;
- (10) R – požadovaný index;
- (11) plán uspořádání (plán vodotěsnosti) dílčích prostorů se všemi vnitřními a vnějšími otvory včetně jejich propojených dílčích prostorů a údaje použité při měření prostorů, jako je plán obecného uspořádání a plán nádrže. Hranice dělení, podélné, příčné a svislé, musí být zahrnuty¹⁴;
- (12) dosažený index dělení A se souhrnnou tabulkou se všemi přispívajícími faktory za všechny poškozené zóny¹⁵, se samostatným sloupcem s dosažitelným indexem dělení ($w * p * v$);
- (13) pro případy poškození zóny 1 a 2 procento případů poškození, které nebyly vyšetřeny (tj. případů nezahrnutých do faktoru ($w * p * v$)), je-li $s = 0$, $s = 1$ a $0 < s < 1$;

¹⁴ Tato dokumentace se předkládá správám podle bodu 2.2 dodatku k rezoluci IMO MSC.429(98).

¹⁵ Tato dokumentace se předkládá správám podle bodu 2.3.1 dodatku k rezoluci IMO MSC.429(98).

- (14) pro případy poškození zóny 1 a 2 procento případů poškození zahrnujících prostory typu ro-ro, které nebyly vyšetřeny (tj. případy nezahrnuté do faktoru ($w * p * v$)), je-li $s = 0$, $s = 1$ a $0 < s < 1$;
- (15) pro každé poškození, které přispívá k dosaženému indexu dělení A, určení zaplavených prostor, hodnota přispění a faktor „s“¹⁶;
- (16) údaje o nepřispívajících škodách ($s = 0$ a $p > 0$) pro osobní lodě typu ro-ro vybavené dlouhým podpalubím s nákladovým prostorem, včetně úplných údajů o vypočtených faktorech¹⁷.

III. Specifické údaje – pro osobní lodě typu ro-ro, na které se uplatňuje oddíl A přílohy I

- Způsob plnění:
- modelové zkoušky,
 - výpočty.

Uveďte, zda se výpočet vody na palubě neprovedl například proto, že zbývající volný bok byl ve všech případech poškození vyšší než 2 m: ano/ne.

Významná výška vln podle směrnice 2003/25/ES.“

¹⁶ Tato dokumentace se předkládá správám podle bodu 2.3.1 dodatku k rezoluci IMO MSC.429(98).

¹⁷ Tato dokumentace se předkládá správám podle bodu 2.3.1 dodatku k rezoluci IMO MSC.429(98).