

V Bruseli 30. mája 2022
(OR. en, fr)

9236/22

Medziinštitucionálny spis:
2022/0036(COD)

MAR 114
OMI 67
CODEC 726

SPRÁVA

Od:	Generálny sekretariát Rady
Komu:	Rada
Č. predch. dok.:	8916/22
Č. dok. Kom.:	6405/22 + ADD 1
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 – všeobecné smerovanie

I. ÚVOD

1. Komisia 18. februára 2022 predložila uvedený návrh Európskemu parlamentu a Rade.
2. Tento návrh sa týka zmeny smernice Európskeho parlamentu a Rady 2003/25/ES zo 14. apríla 2003 o špecifických požiadavkách na stabilitu osobných lodí ro-ro¹.
3. 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. Cieľom smernice je zabezpečiť ich stabilitu po poškodení, čím sa zlepšuje schopnosť tohto typu plavidiel udržať sa na hladine v prípade zrážky.

¹ Ú. v. EÚ L 123, 17.5.2003, s. 22.

4. Revízia smernice sa zameriava na tieto konkrétne ciele:

- zabezpečiť v čo najväčšej miere súlad s nedávno aktualizovanými medzinárodnými normami stability pri poškodení, ktoré boli schválené pre osobné lode v rámci Medzinárodnej námornej organizácie (IMO),
- znížiť zložitosť, 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,
- odstrániť v čo najväčšej miere nejednoznačnosť vymedzení pojmov a požiadaviek so zreteľom na zmenenú smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2009/45/ES zo 6. mája 2009 o bezpečnostných pravidlách a normách pre osobné lode v znení zmien² a
- odstrániť zastarané ustanovenia o medzinárodných nástrojoch, ktoré už nie sú relevantné alebo platné.

5. Návrh bol prijatý v rámci programov Komisie – Programu regulačnej vhodnosti a efektívnosti (REFIT) a programu lepšej právnej regulácie, ako aj v bezprostrednej nadväznosti na kontrolu vhodnosti právnych predpisov EÚ v oblasti bezpečnosti osobných lodí³. Nie je k nemu pripojené komplexné posúdenie vplyvu.

² Ú. v. EÚ L 163, 25.6.2009, s. 1.

³ 13230/15.

II. PRESKÚMANIE ZO STRANY OSTATNÝCH INŠTITÚCIÍ

6. Výbor Európskeho parlamentu pre dopravu a cestovný ruch (TRAN) vymenoval 1. apríla 2022 za spravodajcu pána Robertsa Zileho (ECR, Lotyšsko).
7. Európsky hospodársky a sociálny výbor prijal stanovisko k návrhu 18. mája 2022⁴.

III. SÚČASNÝ STAV ROKOVANÍ V RADE

8. Pracovná skupina pre námornú dopravu skúmala návrh na viacerých zasadnutiach od marca 2022. Všetky delegácie vyjadrili všeobecnú podporu cieľom návrhu Komisie, ktorým sa má zvýšiť úroveň bezpečnosti osobných lodí ro-ro.
9. Pracovná skupina sa na zasadnutí 17. mája dohodla na znení uvedenom v prílohe.
10. Výbor stálych predstaviteľov na zasadnutí 20. mája potvrdil dohodu pracovnej skupiny a odporučil Rade, aby na zasadnutí Rady TTE (doprava) 2. júna 2022 dosiahla všeobecné smerovanie.
11. Zmeny, ktoré sa navrhujú v návrhu Komisie, nie sú rozsiahle. Pokiaľ ide o podstatu, je potrebné upozorniť na štyri zmeny.
12. Po prvé, vypustil by sa článok 6 ods. 4 písm. c). Toto ustanovenie je nadbytočné a v písmenách a) a b) toho istého odseku sa uvádzajú alternatívy.
13. Po druhé, lehota na transpozíciu navrhovaná Komisiou (jeden rok po nadobudnutí účinnosti pozmeňujúcej smernice) by sa predĺžila na 24 mesiacov.

⁴ 9327/22 + COR 1.

14. Okrem toho v snahe neklásť neprimerané administratívne zaťaženie na vnútrozemské členské štáty, by sa členským štátom, ktoré nemajú námorné prístavy a buď uzavreli svoj vnútroštátny register lodí, alebo sa pod ich vlajkou neplavia žiadne osobné lode patriace do rozsahu pôsobnosti tejto smernice, malo umožniť uplatňovať výnimky z ustanovení smernice (článok 2a a odôvodnenie 9a). To by znamenalo, že pokiaľ budú uvedené podmienky splnené, uvedené členské štáty by neboli povinné túto smernicu transponovať.
15. A napokon by sa doplnilo odôvodnenie 7a, v ktorom by sa zdôraznilo, že prístavné štáty by mali v čo najväčšej miere spolupracovať s cieľom vypracovať zoznam morských oblastí uvedený v článku 5 ods. 1, pričom vezmú do úvahy zvrchovanosť štátov nad morskými oblasťami podliehajúcimi ich jurisdikcii a všeobecné zásady morského práva.
16. Komisia v tejto fáze postupu trvá na procedurálnej výhrade ku všetkým zmenám svojho návrhu.

IV. ZÁVER

17. Vzhľadom na uvedené sa Rada vyzýva, aby na základe kompromisu uvedeného v prílohe k tejto správe dosiahla všeobecné smerovanie k návrhu 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.

2022/0036 (COD)

Návrh

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,

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

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

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

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru⁵,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov⁶,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

- (1) Smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2003/25/ES⁷ 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 Medzinárodnom dohovore o bezpečnosti ľudského života na mori (ďalej len „dohovor SOLAS“) platnom v čase prijatia smernice (ďalej len „dohovor SOLAS 90“).

⁵ Stanovisko z 18. mája 2022 (*zatiaľ neuverejnené v úradnom vestníku*).

⁶ Ú. v. EÚ C , , s. .

⁷ 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).

- (2) Medzinárodná námorná organizácia (ďalej len „IMO“) prijala 15. júna 2017 rezolúciu MSC.421(98), v ktorej sa stanovujú revidované špecifické ustanovenia o požiadavkách na stabilitu osobných lodí 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 dohovore SOLAS pre osobné lode ro-ro používané na medzinárodné plavby.
- (3) Rezolúciou IMO 14 konferencie SOLAS z roku 1995 sa členom IMO povolilo uzatvárať regionálne dohody, ak usúdili, že si prevládajúce námorné podmienky a ďalšie miestne podmienky vyžadujú špecifické požiadavky na stabilitu v určitej (morskej) oblasti.
- (3a) 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/ES⁸ sa naďalej uplatňujú na osobné lode ro-ro. Posúdenie úrovne bezpečnosti zaistenej požiadavkami dohovoru SOLAS 2020 pre rôzne veľkosti osobných lodí ro-ro viedlo k záveru, že uplatňovanie týchto požiadaviek na stabilitu by viedlo k významnému zníženiu rizika pre osobné lode ro-ro s osvedčením na prepravu viac ako 1 350 osôb na palube v porovnaní s úrovňou bezpečnosti zaistenou požiadavkami uvedenými v smernici 2003/25/ES v kombinácii s dohovorom SOLAS zmeneným dohovorom 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 dopravy v Únii.
- (7a) Prístavné štáty by mali v čo najväčšej možnej miere spolupracovať s cieľom vypracovať zoznam morských oblastí uvedený v tejto smernici, pričom vezmú do úvahy zvrchovanosť štátov nad morskými oblasťami podliehajúcimi ich jurisdikcii a všeobecné zásady morského práva.

⁸ 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).

- (8) S cieľom umožniť Komisii vyhodnotiť vykonávanie tejto smernice a podať o ňom správu Európskemu parlamentu a Rade do *[Úrad pre publikácie: vložiť 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: vložiť dátum 24 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tejto pozmeňujúcej smernice]* na pravidelnú dopravu najviac 1 350 osôb na palube v súlade s požiadavkami na stabilitu obsiahnutými v tejto smernici. Tieto údaje by sa mali poskytovať podľa štruktúry stanovenej v prílohe. Musia byť k dispozícii pre všetky nové osobné lode, pretože sa od nich vyžaduje, aby spĺňali probabilistické požiadavky na stabilitu stanovené v dohovore SOLAS 2020.
- (9) Keďže smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/16/ES⁹ bola zmenená a smernica Rady 1999/35/ES¹⁰ bola zrušená smernicou Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2017/2110¹¹, pojem „hostiteľský štát“ už nie je relevantný, a preto by sa mal nahradiť pojmom „prístavný štát“.
- (9a) S cieľom neklásť neprimerané administratívne zaťaženie na vnútrozemské členské štáty, ktoré nemajú námorné prístavy a pod ktorých vlajkou sa neplavia žiadne lode patriace do rozsahu pôsobnosti tejto smernice, malo by sa takýmto členským štátom umožniť uplatňovať výnimky z ustanovení tejto smernice. To znamená, že pokiaľ sú uvedené podmienky splnené, nie sú povinné túto smernicu transponovať.
- (10) Smernica 2003/25/ES by sa preto mala zodpovedajúcim spôsobom zmeniť,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

⁹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/16/ES z 23. apríla 2009 o štátnej prístavnej kontrole (Ú. v. EÚ L 131, 28.5.2009, s. 57).

¹⁰ 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).

¹¹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2017/2110 z 15. novembra 2017 o systéme inšpekcií v záujme bezpečnej prevádzky osobných lodí ro-ro a vysokorýchlostných osobných plavidiel v pravidelnej preprave, ktorou sa mení smernica 2009/16/ES a zrušuje smernica Rady 1999/35/ES (Ú. v. EÚ L 315, 30.11.2017, s. 61).

Článok 1

Zmeny smernice 2003/25/ES

Smernica 2003/25/ES sa mení takto:

(1) článok 2 sa mení takto:

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

„b) „existujúca osobná loď ro-ro“ je osobná loď ro-ro, ktorej kým je položený alebo sa nachádza v podobnej etape stavby pred [*Úrad pre publikácie: vložiť dátum 24 mesiacov odo dňa nadobudnutia účinnosti tejto pozmeňujúcej smernice*]; podobná etapa stavby je etapa, v ktorej:

- i) sa začína stavba identifikovateľná so špecifickou loďou a
- ii) sa začala montáž uvedenej lode, pri ktorej sa použilo minimálne 50 ton alebo 1 % odhadovanej hmotnosti všetkých stavebných materiálov, podľa toho, ktorá hodnota je nižšia;

c) „nová osobná loď ro-ro“ je osobná loď ro-ro, ktorá nie je existujúcou 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:

- rezolúcia MSC.1(45),
- rezolúcia MSC.6(48),
- rezolúcia MSC.11(55),
- rezolúcia MSC.13(57),
- rezolúcia MSC.19(58),
- rezolúcia MSC.26(60),
- rezolúcia MSC.24(60),
- rezolúcia MSC.27(61),
- rezolúcia MSC.31(63),
- SOLAS/CONF.2/21,

- rezolúcia MSC.42(64),
- rezolúcia MSC.46(65),
- rezolúcia MSC.57(67),
- rezolúcia MSC.65(68),
- SOLAS/CONF.4/25,
- rezolúcia MSC.69(69),
- rezolúcia MSC.99(73),
- rezolúcia 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:

- i) podľa uverejneného cestovného poriadku, alebo
- ii) tak pravidelne alebo často, že tvoria rozpoznateľné systematické série;“;

e) písmeno i) sa nahrádza takto:

„i) „prístavný štát“ je členský štát, do ktorého alebo z ktorého prístavov sa plaví osobná loď ro-ro v pravidelnej doprave;“;

f) písmeno k) sa nahrádza takto:

„k) „špecifické požiadavky na stabilitu“ sú požiadavky na stabilitu uvedené v článku 6;“;

g) dopĺňa sa toto písmeno n):

„n) „prevádzkovateľ“ je právnická 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/ES¹².“;

- (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 databáze dostupnej na internetovom sídle príslušného námorného úradu. Umiestnenie týchto informácií, ako aj každá aktualizácia zoznamu a zdroje takejto aktualizácie sa oznámia Komisii.“;

¹² 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).

(5) článok 6 sa nahrádza takto:

„Článok 6

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: vložiť dátum 24 mesiacov 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 spolu s požiadavkami stanovenými v kapitole II-1 časti B dohovoru SOLAS 2009.

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

5. Podľa rozhodnutia 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: vložiť dátum 24 mesiacov 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 alebo
- b) špecifické požiadavky na stabilitu stanovené v oddiele B prílohy I k tejto smernici.
- c) [...]

Uplatnené požiadavky na stabilitu sa zaznamenajú 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: vložiť dátum 24 mesiacov 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: vložiť celý 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/ES¹³.
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 3, osobná loď ro-ro, ktorá takú dopravu vykonáva, musí mať osvedčenie potvrdzujúce zhodu s ustanoveniami tejto smernice podľa článku 8 ods. 1.“;

¹³ 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).

- (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: vložiť 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.

Článok 2

Transpozícia

1. Členské štáty prijímú a uverejnia do *[Úrad pre publikácie: vložiť dátum 24 mesiacov 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 upravujú členské štáty.

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

Článok 2a

Výnimka

Členský štát, ktorý nemá na svojom území žiadne námorné prístavy a buď uzavrel svoj vnútroštátny register lodí, alebo sa pod jeho vlajkou neplavia žiadne lode patriace do rozsahu pôsobnosti tejto smernice, môže uplatniť výnimku z ustanovení tejto smernice, pokiaľ sú splnené uvedené požiadavky. Každý členský štát, ktorý má v úmysle využiť túto výnimku, to oznámi Komisii najneskôr do [určí sa]. Komisii sa oznamuje aj každá následná zmena.

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

*Za Európsky parlament
predseda/predsedička*

*Za Radu
predseda/predsedička*

1. Príloha I sa mení takto:

(a) za nadpis sa vkladá:

- „Oddiel A“;

(b) vkladá sa táto úvodná veta:

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

(c) bod 1 sa nahrádza takto:

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

(d) bod 3.1 sa nahrádza takto:

- „3.1. V prípade lodí, ktoré sa majú prevádzkovať len počas kratšej sezóny, ako sa uvádza v článku 9, sa prístavné štáty zahrnuté do trasy dohodnú na uplatniteľnej charakteristickej výške vlny.“;

(e) vkladá sa tento oddiel:

„Oddiel B

Musia byť splnené požiadavky kapitoly II-1 časti B dohovoru SOLAS 2020. Odchylné od predpisu II-1/B/6.2.3 dohovoru SOLAS 2020 sa však požadovaný koeficient rozdelenia lode R určuje takto:

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

Kde:

- N = celkový počet osôb na palube.“;

2. príloha II sa mení takto:

úvodný odsek v časti „Uplatňovanie“ sa nahrádza takto:

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

PRÍLOHA II**„PRÍLOHA III – PODROBNOSTI O OZNÁMENÍ**

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

I. Všeobecné údaje

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

II. Špecifické údaje – pre osobné lode ro-ro, na ktoré sa vzťahujú probabilistické požiadavky dohovoru SOLAS

- (9) d_l , d_p , d_s ;
- (10) R – požadovaný koeficient;
- (11) plán usporiadania (plán vodotesnej odolnosti) pre subpriestory so všetkými vnútornými a vonkajšími otvormi vrátane ich prepojených subpriestorov a údaje použité pri meraní priestorov, ako je plán celkového usporiadania a plán nádrže. Hranice rozdelenia lode, a to pozdĺžneho, priečneho a vertikálneho, musia byť zahrnuté¹⁴;
- (12) dosiahnutý koeficient rozdelenia lode A so súhrnnou tabuľkou všetkých príspevkov za všetky poškodené zóny¹⁵ so samostatným stĺpcom s dosiahnuteľným koeficientom rozdelenia lode ($w \cdot p \cdot v$);
- (13) v prípade poškodenia zóny 1 a 2 percentuálny podiel prípadov poškodenia, ktoré neboli prešetrené [t. j. prípady nezahrnuté do faktora ($w \cdot p \cdot v$)], ak $s = 0$, $s = 1$ a $0 < s < 1$;

¹⁴ Táto dokumentácia sa predkladá správnym orgánom podľa bodu 2.2 dodatku k rezolúcii IMO MSC.429(98).

¹⁵ Táto dokumentácia sa predkladá správnym orgánom podľa bodu 2.3.1 dodatku k rezolúcii IMO MSC.429(98).

- (14) v prípade poškodenia zóny 1 a 2 percentuálny podiel prípadov poškodenia zahŕňajúcich priestory ro-ro, ktoré neboli prešetrované [t. j. prípady nezahrnuté do faktora ($w \cdot p \cdot v$)], ak $s = 0$, $s = 1$ a $0 < s < 1$;
- (15) v prípade každého poškodenia, ktoré prispieva k dosiahnutému koeficientu rozdelenia lode A, identifikácia zaplavených priestorov, hodnota príspevku a faktor „s“¹⁶;
- (16) údaje o neprispievajúcich poškodeniach ($s = 0$ a $p > 0$) pre osobné lode ro-ro vybavené dlhým podpalubím s nákladnými priestormi vrátane úplných údajov o vypočítaných faktoroch¹⁷.

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

- Spôsob plnenia:
- modelové skúšky,
 - výpočty.

Uveďte, či sa výpočtu vody na palube zabránilo napríklad tým, že zvyškový voľný bok bol vo všetkých prípadoch poškodenia vyšší ako 2,0 m: áno/nie..

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

¹⁶ Táto dokumentácia sa predkladá správnym orgánom podľa bodu 2.3.1 dodatku k rezolúcii IMO MSC.429(98).

¹⁷ Táto dokumentácia sa predkladá správnym orgánom podľa bodu 2.3.1 dodatku k rezolúcii IMO MSC.429(98).