EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 18. 2. 2016
COM(2016) 82 final

2016/0050 (COD)

Návrh

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

o uznávaní odborných kvalifikácií v oblasti vnútrozemskej plavby a o zrušení smernice Rady 96/50/ES a smernice Rady 91/672/EHS

(Text s významom pre EHP)

{SWD(2016) 35 final}
{SWD(2016) 36 final}

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT NÁVRHU

1.1. Dôvody a ciele návrhu

Cieľom iniciatívy je uľahčiť mobilitu pracovnej sily v odvetví vnútrozemskej vodnej dopravy tak, že sa zabezpečí, aby bola kvalifikácia kvalifikovaných pracovníkov uznávaná v celej Únii. Táto iniciatíva vychádza z 19-ročných skúseností s vykonávaním smerníc 96/50/ES[1] a 91/672/EHS[2], ktoré sa však obmedzujú na vzájomné uznávanie kapitánov pôsobiacich na vnútrozemských vodných cestách EÚ iných ako Rýn.

Vnútrozemská vodná doprava je nákladovo úsporný a energeticky účinný druh dopravy, ktorý by sa mohol využívať efektívnejšie na podporu cieľov Európskej únie v oblasti energetickej účinnosti, rastu a priemyselného rozvoja. Jeho prispievaniu však bránia ťažkosti súvisiace s mobilitou pracovnej sily, dlhodobo voľnými pracovnými miestami a nesúladom medzi ponúkanými a požadovanými zručnosťami, ktoré pretrvávajú napriek snahám sektora riešiť problémy na bilaterálnej a multilaterálnej úrovni. Odlišné minimálne požiadavky týkajúce sa odborných kvalifikácií v členských štátoch neposkytujú dostatočnú záruku pre jednotlivé krajiny, pokiaľ ide o uznávanie odborných kvalifikácií posádky z iných členských štátov, najmä z dôvodu, že to ovplyvňuje aj bezpečnosť plavby.

Touto iniciatívou sa preto navrhuje rozšíriť rozsah uznávania odborných kvalifikácií nad rámec úrovne kapitánov na všetkých členov posádky podieľajúcich sa na prevádzke plavidiel aj na rieku Rýn. S cieľom vybudovať potrebnú dôveru, ktorá je predpokladom takéhoto uznania, sa v tejto iniciatíve navrhuje, aby sa uznávanie odborných kvalifikácií zakladalo na spôsobilosti, ktorá je potrebná na prevádzku plavidiel, a aby sa uznanie kvalifikácií vyvážilo so zárukami, ktorými sa zavádzajú normy, pokiaľ ide o posúdenie spôsobilosti, schvaľovanie výcvikových programov a monitorovanie a hodnotenie certifikácie a odbornej prípravy.

Táto iniciatíva reaguje na dlhodobé výzvy odvetvia a členských štátov prehodnotiť súčasný zastaraný právny rámec a nahradiť ho moderným rámcom založeným na spôsobilosti v súlade s prístupom k uznávaniu kvalifikácií v iných druhoch dopravy.

1.2. Súlad s existujúcimi politikami v tejto oblasti

Smernicou 91/672/EHS a smernicou 96/50/ES sa stanovuje vzájomné uznávanie a minimálne požiadavky na získanie kapitánskych osvedčení. Táto iniciatíva vychádza z týchto nástrojov a rozširujú sa ňou požiadavky na zahrnutie všetkých členov posádky vo vnútrozemskej plavbe v EÚ aj na rieku Rýn.

Keďže neexistujú sektorové právne predpisy platné v celej EÚ na uznávanie odbornej kvalifikácie pracovníkov pod úrovňou kapitána, uplatňuje sa smernica 2005/36/ES o uznávaní odborných kvalifikácií. V praxi však táto smernica neposkytuje účinné riešenie pre pracovníkov vykonávajúcich časté a pravidelné cezhraničné činnosti vo vnútrozemskej vodnej doprave (VVD) a z tohto dôvodu pracovníci v tomto sektore mohli len ťažko využívať možnosti, ktoré ponúka tento všeobecný rámec.

---

[1] Smernica Rady 96/50/ES z 23. júla 1996 o zosúladení podmienok pre získanie kapitánskych osvedčení vydávaných jednotlivými štátmi pre nákladnú a osobnú dopravu tovaru a osôb po vnútrozemských vodných cestách v Spoločenstve *(Ú. v. ES L 235, 17.9.1996, s. 31).*

[2] Smernica Rady 91/672/EHS zo 16. decembra 1991 o vzájomnom uznávaní kapitánskych osvedčení pre prepravu tovaru a cestujúcich vnútrozemskou vodnou dopravou, vydávaných jednotlivými štátmi (Ú. v. ES L 373, 31.12.1991, s. 29).

Tento návrh bol vypracovaný v rámci politického rámca Komisie na podporu VVD, NAIADES II[3], ktorý zahŕňa preskúmanie rámca pre harmonizáciu a modernizáciu odborných kvalifikácií v tomto sektore. Ako súčasť nového prístupu k riadeniu vo VVD Komisia posilnila svoju spoluprácu s rôznymi riečnymi komisiami, najmä s Ústrednou komisiou pre plavbu na Rýne (CCNR). Táto spolupráca viedla okrem iného k vytvoreniu nového orgánu otvoreného pre expertov zo všetkých členských štátov EÚ, známeho pod francúzskou skratkou CESNI[4], ktorého úlohou je vypracovanie technických noriem pre vnútrozemskú vodnú dopravu. Jeho odborné poznatky môže EÚ využívať aj v oblasti odborných kvalifikácií v tomto sektore. Vypracovanie minimálnych noriem spôsobilosti, ktoré môžu EÚ, CCNR a ďalšie medzinárodné orgány a tretie krajiny využívať vo svojich právnych rámcoch, predstavuje dôležitý krok smerom k vzájomnému uznávaniu kvalifikácií v oblasti vnútrozemskej plavby v celej EÚ.

1.3. Súlad s ostatnými politikami Únie

Táto iniciatíva je v súlade s vnútorným trhom a prispieva k jeho fungovaniu vzhľadom na to, že pomáha pri prekonávaní prekážok, ktoré bránia využívaniu jeho potenciálu v plnej miere. Môže podnikom uľahčiť prístup k službám VVD, ktoré ponúkajú najlepšiu kvalitu, cenu alebo dostupnú službu, a pomôcť pracovníkom poskytovať služby v celej EÚ rýchlo a pohodlne. Táto iniciatíva prispieva k dosiahnutiu strategických cieľov na roky 2014 – 2019, ktoré Komisia plní s cieľom podporovať „prehĺbenejší a spravodlivejší vnútorný trh s posilnenou priemyselnou základňou“, „nový impulz pre zamestnanosť, rast a investície“, „energetickú Úniu“ a EÚ ako „silnejšieho globálneho aktéra“.

Konkrétnejšie, táto iniciatíva je v súlade s pracovným programom Komisie na rok 2016, v ktorom sa zdôrazňuje význam podpory mobility pracovnej sily a súčasného boja proti jej zneužívaniu, ako aj podpory rozvoja zručností vrátane vzájomného uznávania kvalifikácií. Táto iniciatíva je vyváženým prístupom k mobilite pracovnej sily za spravodlivejší a prehĺbenejší vnútorný trh, pretože sa snaží riešiť problém dlhodobo voľných pracovných miest v odvetví vnútrozemskej vodnej dopravy a pripravuje pôdu pre opatrenia na boj proti zneužívaniu alebo podvodným nárokom. Táto iniciatíva sa zameriava na podporu zamestnanosti a kariéry, pričom spôsobilosť považuje za základný kameň vzájomného uznávania kvalifikácie.

Toto ďalšie dokončenie vnútorného trhu EÚ v prospech VVD má zásadný význam pre zlepšenie energetickej účinnosti dopravy a novým stanovením spoločných noriem v celej EÚ prispieva k tomu, aby sa Únia stala „silnejším globálnym aktérom“.

2. PRÁVNY ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

2.1. Právny základ

Návrh vychádza z článku 91 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, ktorý je právnym základom pre prijímanie opatrení Únie, ktoré sa týkajú vnútrozemskej vodnej dopravy.

2.2. Subsidiarita

Táto iniciatíva je opodstatnená vzhľadom na to, že ciele navrhovaného opatrenia nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni jednotlivých členských štátov. Všetky aspekty prepravy

[3] Oznámenie: Smerom ku kvalitnej vnútrozemskej vodnej doprave – NAIADES II, COM(2013) 623 final.

[4] Comité Européen pour l’élaboration des standards pour la navigation intérieure (Európsky výbor pre vypracovanie noriem v oblasti vnútrozemskej plavby).

tovaru po sieti VVD sú vo všeobecnosti nadnárodné. Rozdiely vo vnútroštátnych právnych predpisoch členských štátov narúšajú fungovanie vnútorného trhu v prípade tovaru a pracovníkov. Bez opatrení EÚ bude dokončenie a efektívne využívanie transeurópskej dopravnej siete ohrozené a investície finančných prostriedkov EÚ do siete VVD by nepriniesli optimálne výsledky. Rozdiely v právnych režimoch[5] v prípade uznávania odborných kvalifikácií vo vnútrozemskej vodnej doprave v EÚ nie je možné úplne vyriešiť na úrovni jednotlivých členských štátov či v rámci medzinárodných dohovorov, ani na úrovni samotného odvetvia. Toto odôvodnenie platí pre opatrenia vzťahujúce sa na kapitánov a ostatné kategórie členov posádky. Rozšírenie rozsahu pôsobnosti s cieľom zahrnúť rieku Rýn predstavuje pridanú hodnotu v porovnaní s existujúcim právnym rámcom, keďže sa ním stanovujú spoločné normy, ktoré sú nevyhnutnou súčasťou vnútorného trhu pre kvalifikovaných pracovníkov vo VVD na úrovni EÚ.

2.3. Proporcionalita

V súlade s opatreniami prijatými pre iné druhy dopravy sú minimálne požiadavky pre celú EÚ založené na spôsobilosti, ktoré sú overované prostredníctvom skúšok, stanovené len pre kvalifikovaný personál – lodníkov a kapitánov. V prípade nekvalifikovaného personálu, ako napr. pomocní námorníci, sa navrhujú iba minimálne požiadavky, pokiaľ ide o vek a zdravotnú spôsobilosť.

Toto opatrenie určené na osvedčovanie výcvikových programov je úmerné jeho cieľom, keďže nezasahuje do vnútroštátnych učebných osnov týkajúcich sa všeobecných oblastí, ale týka sa spôsobilosti a zručností potrebných na zaistenie bezpečnosti plavby a ochrany ľudského života a nevyžaduje si, aby tí, ktorí už úspešne ukončili schválený výcvikový program v EÚ, absolvovali dodatočné administratívne skúšky v tých istých oblastiach, ktoré už boli zahrnuté do ich výcvikových programov.

Zavedenie spoločných kritérií spôsobilosti v prípade konkrétnych rizík je nevyhnutné, keďže takéto požiadavky by mali byť opodstatnené z hľadiska bezpečnosti a požadované vedomosti by mali byť úmerné riziku, ktoré hrozí.

Zahrnutie informácií o osvedčených kvalifikáciách do databázy, ktorú spravuje Komisia alebo ňou určený orgán, je potrebné na zefektívnenie výmeny informácií medzi členskými štátmi a na zabezpečenie účinného vykonávania tejto iniciatívy.

S cieľom vybudovať potrebnú dôveru medzi členskými štátmi v rámci mechanizmu vzájomného uznávania sa požiadavky týkajúce noriem kvality so zreteľom na posúdenie spôsobilosti a zručností, uznávanie výcvikových programov a monitorovanie celého systému osvedčovania tiež považujú za primerané.

Niekoľko opatrení, ako napr. rozšírenie požiadaviek na posádky pracujúce na vnútrozemských vodných cestách, ktoré nie sú prepojené so splavnou sieťou iného členského štátu, bolo vyradených z dôvodov proporcionality. Členské štáty s vnútrozemskými vodnými cestami bez prepojenia však musia uznať osvedčené kvalifikácie členov posádky z iných členských štátov.

Navrhované opatrenie je ako také úmerné jeho cieľom.

2.4. Výber nástrojov

Na účely vytvorenia harmonizovaného a účinného systému uznávania odborných kvalifikácií v oblasti vnútrozemskej plavby a súladu so zásadou proporcionality je smernica

[5] Rada Európskej únie vo svojich záveroch zo 16. júna 2011 zdôraznila komplexnosť súčasnej organizačnej štruktúry tohto odvetvia.

najvhodnejším nástrojom. Týmto návrhom sa nemení ani typ nástroja, ktorý bol použitý predtým. Smernica umožní členským štátom prijať opatrenia potrebné na splnenie povinností stanovených v tejto smernici, berúc pritom do úvahy národné špecifiká. Za predpokladu, že členský štát uzná kvalifikácie osvedčené iným členským štátom, môže uplatniť prísnejšie požiadavky, pokiaľ ide o osvedčovanie kvalifikácií na svojom vlastnom území.

3. VÝSLEDKY HODNOTENÍ EX-POST, KONZULTÁCIÍ SO ZAINTERESOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENÍ VPLYVU

3.1. Hodnotenia *ex-post*/kontrola vhodnosti existujúcich právnych predpisov

Bolo vykonané externé hodnotenie[6] smerníc 91/672/EHS a 96/50/ES. Zo štúdie vyplynulo, že súčasný rámec bol čiastočne účinný pri plnení cieľa vzájomného uznávania kapitánskych osvedčení a zosúlaďovania podmienok na získanie osvedčení, ale niektoré prekážky stále pretrvávajú. Všetky odporúčania boli zohľadnené v rámci posúdenia vplyvu.

3.2. Konzultácie so zainteresovanými stranami

Zainteresované strany boli konzultované pri viacerých príležitostiach a rôznymi metódami v súvislosti s rôznymi prvkami, ktoré sú teraz predmetom návrhu:

1. V roku 2012 Komisia vytvorila spoločnú skupinu odborníkov (Common Expert Group, CEG) v oblasti odborných kvalifikácií a noriem odbornej prípravy v oblasti vnútrozemskej plavby. Konzultácie v rámci CEG sa uskutočnili formou 11 stretnutí odborníkov v období od septembra 2012 do novembra 2014 a zahŕňali medzinárodné riečne komisie, vnútroštátne správy, profesijné organizácie, odborové zväzy, inštitúcie odbornej prípravy a iné združenia[7]. Tieto stretnutia poskytli príležitosť na užitočnú výmenu názorov týkajúcich sa plánovaných opatrení v súvislosti s návrhom Komisie. Sú dôkazom širokej podpory iniciatívy na úrovni EÚ.

2. Do konzultácií bol zapojený aj Výbor pre medziodvetvový dialóg pre sektor vnútrozemskej vodnej dopravy na európskej úrovni[8]. Sociálni partneri predložili 16. septembra 2013 dokument s názvom „Stanovisko sociálnych partnerov k odborným kvalifikáciám a normám odbornej prípravy pre členov posádky na plavidlách vnútrozemskej vodnej dopravy“. Zdôraznili, že súčasná „nesúrodá dohoda“ už zjavne nespĺňa svoj účel. Znižuje atraktívnosť tejto profesie a má za následok náchylnosť sektora k nezákonným postupom, ktoré môžu narúšať hospodársku súťaž. Potvrdili potrebu moderného a flexibilného regulačného nástroja v súvislosti s odbornou prípravou a osvedčovaním. Sociálni partneri tiež zdôraznili, že návrh týkajúci sa odborných kvalifikácií je iba jednou časťou skladačky. Elektronické služobné

---

6 Hodnotenie súčasného rámca možno nájsť na: http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/2014-03-evaluation-report-directive-1996-50.pdf .

7 Zastúpené boli tieto organizácie: 1. medzinárodné riečne komisie: Ústredná komisia pre plavbu na Rýne, Dunajská komisia, Sávska komisia, 2) Európska hospodárska komisia OSN, 3) vnútroštátne správne orgány zodpovedné za tvorbu politík a legislatívne a administratívne činnosti v oblasti VVD, 4) profesijné organizácie: Európsky zväz vnútrozemskej plavby (EBU) a Európska organizácia lodných kapitánov (ESO), 5) odborové zväzy: Európska federácia pracovníkov v doprave – sekcia VVD, 6) PLATINA – platforma na vykonávanie programu NAIADES, 7) inštitúcie odbornej prípravy a vzdelávania v Európe EDINNA v oblasti VVD, 8) AQUAPOL a Európska federácia vnútrozemských prístavov.

8 Medzi európskych sociálnych partnerov vo vnútrozemskej vodnej doprave patrí Európsky zväz riečnej plavby, Európska organizácia lodných kapitánov a Európska federácia pracovníkov v doprave.

lodnícke knižky, lodné denníky a tachografy sú chýbajúcimi časťami, ktoré treba riešiť bez prílišného odkladu s cieľom zabezpečiť rovnaké podmienky pre všetkých.

3. Online verejná konzultácia na tému základné prvky posúdenia vplyvu sa konala od 26. marca do 21. júna 2013[9]. Komisii bolo doručených celkom 94 odpovedí zo vzdelávacích a školiacich organizácií, od podnikateľov/vlastníkov lodí, dopravných spoločností, verejných orgánov, z prístavov, od organizácií pracovníkov a riečnych komisií. Odpovede prišli celkovo zo 16 krajín. Online verejnou konzultáciou sa zdôraznila skutočnosť, že problémy, ktorými sa zaoberá návrh Komisie, sú veľmi dôležité. Odpovede poukázali na vysokú úroveň podpory regulačných opatrení zameraných na harmonizáciu odborných požiadaviek, kvalifikácií a skúšok v oblasti vnútrozemskej plavby.

3.3. Posúdenie vplyvu

K tomuto návrhu je priložená správa o posúdení vplyvu, ktorú preskúmal Výbor pre kontrolu regulácie a ku ktorej vydal 31. júla 2015 pozitívne stanovisko. Všetky odporúčania Výboru pre kontrolu regulácie boli zohľadnené v konečnom znení správy o posúdení vplyvu. Viac informácií o týchto odporúčaniach zahŕňa oddiel 2.2 správy o posúdení vplyvu.

S cieľom vyriešiť hlavné zistené problémy, konkrétne skutočnosť, že pracovníci čelia ťažkostiam, pokiaľ ide o vzájomné uznávanie odborných kvalifikácií a že miestne požiadavky v oblasti vedomostí môžu vytvárať zbytočné ťažkosti pre kapitánov pôsobiacich na určitých úsekoch riek, bola vybratá politická možnosť zaviesť minimálne požiadavky týkajúce sa spôsobilosti lodníkov a kapitánov vrátane noriem pre skúšky v inštitútoch odbornej prípravy.

Táto možnosť sa uprednostňuje, pretože ponúka účinnejší spôsob, ako zlepšiť mobilitu pracovnej sily, než je možnosť „žiadnych opatrení“ a možnosť „dobrovoľných opatrení“.

Uprednostňovaná možnosť sa zameriava aj na problémy mobility pracovnej sily vyplývajúce z miestnych požiadaviek v oblasti vedomostí a umožňuje členským štátom vykonať posúdenia potrebnej spôsobilosti pre prípad špecifických rizík aj pre vnútrozemské vodné cesty nachádzajúce sa v inom členskom štáte, čím sa ešte zlepšuje účinnosť tejto možnosti.

Posúdenie vplyvu ponúka dve alternatívy uprednostňovanej možnosti – prvou by sa obmedzili regulačné požiadavky posudzovania spôsobilosti na povinné administratívne preskúmanie a druhá by zahŕňala vzájomné uznávanie schválených výcvikových programov. V rámci prvej alternatívy sa od všetkých lodníkov a kapitánov vyžaduje, aby absolvovali skúšku, ktorú organizuje príslušný správny orgán, aby ich kvalifikácie boli uznané v celej EÚ, aj pokiaľ sú už držiteľmi diplomu alebo osvedčenia od inštitútu vzdelávania a odbornej prípravy v oblasti VVD. Uprednostnila sa druhá alternatíva, pretože sa ňou minimalizuje administratívna záťaž pre tých žiadateľov, ktorí už získali potrebné zručnosti a ktorí preukázali svoju spôsobilosť počas ich odbornej prípravy, takže nebudú musieť absolvovať dodatočné skúšky. Okrem toho má aj pozitívny vplyv na atraktívnosť tejto profesie, mobilitu pracovnej sily, prístup k povolaniu a administratívne úspory. Vďaka tomuto vplyvu je druhá alternatíva aj efektívnejšia v porovnaní s prvou alternatívou. V konečnom dôsledku je táto alternatíva aj koherentnejšia vzhľadom na to, že podobné legislatívne požiadavky na inštitúty vzdelávania a odbornej prípravy už existujú na úrovni EÚ v sektore železničnej a leteckej dopravy. V týchto sektoroch sú požiadavky ešte pokrokovejšie, pretože zahŕňajú aj kontinuálnu odbornú prípravu. Celkovo je teda druhá alternatíva koherentnejšia, účinnejšia a efektívnejšia a je v súlade so zásadou proporcionality, ako sa uvádza v oddiele 2.3.

[9] Všetky relevantné dokumenty nájdete na: http://ec.europa.eu/transport/media/consultations/2013-06-21-inlandnavigqualifications_en.htm.

3.4. Vhodnosť právnych predpisov a ich zjednodušenie

Súkromný sektor v oblasti VVD je takmer výlučne zložený z MSP a mikropodnikov. Preto z tejto iniciatívy nie sú vylúčené, pretože by to úplne neutralizovalo jej účinky. Tento návrh bol koncipovaný so zreteľom na MSP. Vplyv tohto návrhu na MSP a mikropodniky je pozitívny, keďže budú musieť znášať iba malú časť nákladov, čo bude viac než kompenzované výhodami zvýšenej mobility pracovnej sily.

Stanovením spoločných noriem v celej Únii, ktoré sú potrebné na dosiahnutie vnútorného trhu pre pracovníkov vo VVD, návrh zefektívňuje právny rámec súvisiaci s odbornými kvalifikáciami v sektore európskej VVD, ktorý je v súčasnosti roztrieštený. Tento návrh nahradí komplexný súbor regionálnych požiadaviek s viacstrannými a dvojstrannými dohodami jednoduchším a – čo je ešte dôležitejšie – celoúnijným rámcom pre certifikáciu a vzájomné uznávanie.

Návrhom sa minimalizuje administratívna záťaž pre žiadateľov, ktorí ukončili schválený výcvikový program, tak, že ich oslobodí od povinnosti absolvovať zbytočné dodatočné administratívne skúšky.

Návrhom sa takisto zjednodušuje elektronická výmena informácií a otvára sa cesta zavedeniu elektronických nástrojov s cieľom znížiť administratívnu záťaž, pričom dokumenty budú menej náchylné falšovaniu.

Týmto návrhom sa zrušuje smernica 91/672/EHS a smernica 96/50/ES a stanovuje sa postupné zavádzanie prechodných opatrení.

4. VPLYV NA ROZPOČET

Návrh nemá nijaký vplyv na rozpočet EÚ.

5. VOLITEĽNÉ PRVKY

5.1. Monitorovanie, hodnotenie a podávanie správ

Očakáva sa, že Komisia predloží najneskôr sedem rokov po skončení lehoty na transpozíciu správu Európskemu parlamentu a Rade, v ktorej zhodnotí účinnosť opatrení zavedených týmto návrhom.

5.2. Vysvetľujúce dokumenty

Navrhovaná smernica obsahuje značný počet rozsiahlejších právnych záväzkov v porovnaní s existujúcimi smernicami 91/672/EHS a 96/50/ES. Vzhľadom na uvedené a vzhľadom na skutočnosť, že návrh zahŕňa ustanovenia týkajúce sa niekoľkých kvalifikácií, ktoré zatiaľ nie sú povinne zahrnuté do súčasného právneho rámca, t. j. členovia palubnej posádky iní ako kapitáni, odborníci na používanie skvapalneného zemného plynu ako paliva a odborníci na prepravu cestujúcich, budú potrebné vysvetľujúce dokumenty pripojené k oznámeniu o vykonávacích opatreniach, aby opatrenia, ktoré členské štáty zaviedli, boli jasne identifikovateľné.

2016/0050 (COD)

Návrh

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

o uznávaní odborných kvalifikácií v oblasti vnútrozemskej plavby a o zrušení smernice Rady 96/50/ES a smernice Rady 91/672/EHS

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 91 ods. 1,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru[10],

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov[11],

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

(1) Smernica Rady 91/672/EHS[12] a smernica Rady 96/50/ES[13] boli prvými krokmi k dosiahnutiu harmonizácie a uznávania odborných kvalifikácií v prípade členov posádky v oblasti vnútrozemskej plavby.

(2) Ústredná komisia pre plavbu na Rýne (CCNR) stanovila požiadavky pre členov posádky plaviacich sa po rieke Rýn, ktorí nepatria do pôsobnosti smerníc 91/672/EHS a 96/50/ES, podľa nariadenia pre členov posádky o plavbe na Rýne v rámci Revidovaného dohovoru pre plavbu na Rýne.

(3) Na povolania v sektore vnútrozemských vodných ciest iné ako povolanie kapitána sa uplatňuje smernica Európskeho parlamentu a Rady 2005/36/ES[14], ktorá sa na ne vzťahuje. Vzájomné uznávanie diplomov a osvedčení podľa smernice 2005/36/ES však neposkytuje optimálnu reakciu na pravidelné a časté cezhraničné činnosti v prípade pracovných miest v rámci vnútrozemských vodných ciest.

(4) Hodnotiaca štúdia, ktorú v roku 2014 uskutočnila Komisia, zdôraznila skutočnosť, že obmedzenie rozsahu pôsobnosti smerníc 91/672/EHS a 96/50/ES na kapitánov, ako aj

---

10 Ú. v. EÚ C , , s. .

11 Ú. v. EÚ C , , s. .

12 Smernica Rady 91/672/EHS zo 16. decembra 1991 o vzájomnom uznávaní kapitánskych osvedčení pre prepravu tovaru a cestujúcich vnútrozemskou vodnou dopravou, vydávaných jednotlivými štátmi (Ú. v. ES L 373, 31.12.1991, s. 29).

13 Smernica Rady 96/50/ES z 23. júla 1996 o zosúladení podmienok pre získanie kapitánskych osvedčení vydávaných jednotlivými štátmi pre nákladnú a osobnú dopravu tovaru a osôb po vnútrozemských vodných cestách v Spoločenstve (Ú. v. ES L 235, 17.9.1996, s. 31).

14 Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2005/36/ES zo 7. septembra 2005 o uznávaní odborných kvalifikácií (Ú. v. EÚ L 255, 30. 9.2005, s. 22).

chýbajúce automatické uznávanie kapitánskych osvedčení vydaných v súlade s uvedenými smernicami na Rýne do značnej miery obmedzuje mobilitu členov posádky vo vnútrozemskej plavbe.

(5) Na uľahčenie mobility, zaistenie bezpečnosti plavby a ochrany ľudského života je nevyhnutné v prípade členov palubnej posádky, osôb zasahujúcich v núdzových situáciách na palube osobných plavidiel a osôb poverených dopĺňaním paliva do plavidiel používajúcich skvapalnený zemný plyn ako palivo, aby boli držiteľmi osvedčení o kvalifikácii, ktoré potvrdzujú ich kvalifikáciu. Na účely účinného presadzovania by mali mať tieto osvedčenia pri výkone svojho povolania pri sebe.

(6) Kapitáni plaviaci sa za okolností, ktoré predstavujú osobitné riziko pre bezpečnosť, by mali byť držiteľmi osobitného povolenia, najmä v prípade plavby s veľkými konvojmi, plavby plavidlami používajúcimi skvapalnený zemný plyn ako palivo, plavby pri zníženej viditeľnosti, plavby po vodných cestách námorného charakteru alebo plavby po vodných cestách so špecifickými rizikami pre plavbu. Na získanie takéhoto povolenia by sa malo od kapitánov vyžadovať, aby preukázali dodatočné schopnosti.

(7) Na zaistenie bezpečnosti plavby by členské štáty mali určiť vodné cesty námorného charakteru v súlade s harmonizovanými kritériami. Požiadavky týkajúce sa spôsobilosti na plavbu po týchto vodných cestách by sa mali stanoviť na úrovni Únie. Bez zbytočne obmedzujúcej mobility kapitánov, pokiaľ je to potrebné na zabezpečenie bezpečnosti plavby, by mali mať členské štáty možnosť určiť vodné cesty predstavujúce špecifické riziká pre plavbu v súlade s harmonizovanými kritériami a postupmi podľa tejto smernice. V takom prípade by sa mali príslušné požiadavky týkajúce sa spôsobilosti stanoviť na úrovni členských štátov.

(8) Z dôvodu nákladovej účinnosti by nemalo byť povinné byť držiteľom osvedčení Únie o kvalifikácii na domácich vnútrozemských vodných cestách, ktoré nie sú prepojené so splavnou sieťou iného členského štátu.

(9) S cieľom prispieť k mobilite osôb zapojených do prevádzky plavidiel v celej Únii a vzhľadom na to, že všetky osvedčenia o kvalifikácii, služobné lodnícke knižky a lodné denníky vydávané v súlade s touto smernicou by mali spĺňať minimálne normy, členské štáty by mali uznávať odborné kvalifikácie osvedčené v súlade s touto smernicou. Preto by držitelia týchto kvalifikácií mali byť schopní vykonávať svoje povolanie na všetkých vnútrozemských vodných cestách Únie.

(10) Vzhľadom na zavedenú spoluprácu medzi Úniou a CCNR od roku 2003, ktorá viedla k vytvoreniu Európskeho výboru pre vypracovanie noriem v oblasti vnútrozemskej plavby (CESNI), medzinárodnému orgánu zriadenému pod záštitou CCNR, a s cieľom zefektívniť právne rámce upravujúce odborné kvalifikácie v Európe by mali osvedčenia o kvalifikácii, služobné lodnícke knižky a lodné denníky vydané v súlade s nariadením pre členov posádky o plavbe na Rýne v rámci Revidovaného dohovoru pre plavbu na Rýne, ktorým sa stanovujú požiadavky totožné s požiadavkami tejto smernice, platiť na všetkých vnútrozemských vodných cestách Únie. Takéto doklady vydávané tretími krajinami by Únia mala uznať na základe reciprocity. S cieľom odstrániť ďalšie prekážky mobility pracovnej sily a viac zefektívniť právne rámce upravujúce odborné kvalifikácie v Európe sa môže každé osvedčenie o kvalifikácii, služobná lodnícka knižka a lodný denník vydané treťou krajinou na základe požiadaviek totožných s požiadavkami tejto smernice uznať na všetkých vodných cestách Únie na základe posúdenia Komisiou a na základe uznania dokladov vydaných v súlade s touto smernicou zo strany uvedenej tretej krajiny.

(11) Smernica 2005/36/ES sa naďalej uplatňuje na členov palubnej posádky oslobodených od povinnosti byť držiteľom osvedčenia Únie o kvalifikácii vydaného v súlade s touto smernicou, ako aj na kvalifikácie v oblasti vnútrozemských vodných ciest, na ktoré sa nevzťahuje táto smernica.

(12) Členské štáty by mali vydať osvedčenia o kvalifikácii len osobám, ktoré majú minimálnu úroveň spôsobilosti, minimálny vek, minimálnu zdravotnú spôsobilosť a čas plavby, ktoré sa vyžadujú na získanie špecifickej kvalifikácie.

(13) Na zabezpečenie vzájomného uznávania kvalifikácií by sa osvedčenia o kvalifikácii mali zakladať na spôsobilosti potrebnej na prevádzku plavidiel. Členské štáty by mali zabezpečiť, aby mali osoby, ktorým sú udelené osvedčenia o kvalifikácii, príslušnú minimálnu úroveň spôsobilosti overenú primeraným posúdením. Takéto posúdenia môžu mať formu administratívneho preskúmania alebo môžu byť súčasťou schválených výcvikových programov vykonávaných v súlade so spoločnými normami s cieľom zabezpečiť porovnateľnú minimálnu úroveň spôsobilosti vo všetkých členských štátoch pre viaceré kvalifikácie.

(14) Vzhľadom na zodpovednosť vo vzťahu k bezpečnosti sa pri vykonávaní profesie kapitána, pri plavbe pomocou radaru a pri dopĺňaní paliva do plavidiel používajúcich skvapalnený zemný plyn ako palivo alebo pri plavbe plavidlami používajúcimi skvapalnený zemný plyn ako palivo vyžaduje overenie prostredníctvom praktických skúšok s cieľom zistiť, či bola účinne dosiahnutá požadovaná úroveň spôsobilosti. Takéto praktické skúšky sa môžu vykonávať použitím schválených simulátorov s cieľom naďalej uľahčovať hodnotenie spôsobilosti.

(15) Schvaľovanie výcvikových programov je potrebné na overenie, či programy spĺňajú spoločné minimálne požiadavky vzhľadom na obsah a organizáciu. Takýto súlad umožňuje odstrániť zbytočné prekážky vo vykonávaní tejto profesie tým, že kapitáni, ktorí už získali potrebné zručnosti počas svojej odbornej prípravy, už nebudú musieť prejsť ďalšími skúškami. Existencia schválených výcvikových programov môže takisto uľahčiť nástup pracovníkov s predchádzajúcou praxou z iných odvetví do funkcie v oblasti vnútrozemskej plavby, pretože môžu využívať špecifické výcvikové programy, ktoré prihliadajú na spôsobilosť, ktorú už získali.

(16) Na ďalšie uľahčenie mobility kapitánov by mali mať všetky členské štáty možnosť, pokiaľ je to uskutočniteľné, posúdiť potrebnú spôsobilosť riešiť špecifické riziká plavby na všetkých úsekoch vnútrozemských vodných ciest v Únii, pokiaľ boli tieto riziká zistené.

(17) Čas plavby by sa mal overiť prostredníctvom údajov uvedených v služobných lodníckych knižkách, ktoré potvrdil členský štát. Na umožnenie tohto overenia by členské štáty mali vydávať služobné lodnícke knižky a lodné denníky a zabezpečiť, aby sa v lodných denníkoch poskytovali záznamy o plavbách plavidiel. Zdravotná spôsobilosť uchádzača by mala byť osvedčená schváleným praktickým lekárom.

(18) Vždy, keď si opatrenia stanovené v tejto smernici vyžadujú spracovanie osobných údajov, musia byť spracované v súlade s právnymi predpismi Únie o ochrane osobných údajov[15].

---

15 Najmä s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) XXX/2016 (číslo sa doplní po jeho formálnom prijatí) o ochrane fyzických osôb pri spracúvaní osobných údajov a o voľnom pohybe takýchto údajov (všeobecné nariadenie o ochrane údajov) (odkaz na Ú. v. EÚ sa doplní po formálnom prijatí) a s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 45/2001 z 18. decembra 2000 o ochrane

(19) S cieľom prispieť k efektívnej správe, pokiaľ ide o vydávanie, obnovovanie alebo odobratie osvedčení o kvalifikácii, by členské štáty mali určiť príslušné orgány zodpovedné za vykonávanie tejto smernice a vytvoriť registre na zaznamenávanie údajov o osvedčeniach Únie o kvalifikácii, služobných lodníckych knižkách a lodných denníkoch. S cieľom uľahčiť výmenu informácií medzi členskými štátmi a s Komisiou na účely vykonávania, presadzovania a hodnotenia smernice, ako aj na štatistické účely, na zachovanie bezpečnosti a na uľahčenie plavby by mali členské štáty oznamovať tieto informácie vrátane údajov o osvedčeniach o kvalifikácii, služobných lodníckych knižkách a lodných denníkoch do databázy, ktorú spravuje Komisia.

(20) Orgány, vrátane orgánov v tretích krajinách, ktoré vydávajú osvedčenia o kvalifikácii, služobné lodnícke knižky a lodné denníky v súlade s pravidlami totožnými s požiadavkami tejto smernice, spracúvajú osobné údaje. Na účely hodnotenia tejto smernice, na štatistické účely, zachovanie bezpečnosti, uľahčenie plavby a na zjednodušenie výmeny informácií medzi orgánmi zapojenými do vykonávania a presadzovania tejto smernice by tieto orgány a prípadne medzinárodné organizácie, ktoré vytvorili tieto rovnaké pravidlá, mali mať prístup k databáze, ktorú spravuje Komisia. Tento prístup by však mal podliehať primeranej úrovni ochrany údajov vrátane osobných údajov.

(21) Na účely ďalšieho znižovania administratívnej záťaže a zároveň zaistenia, že dokumenty budú menej náchylné na falšovanie, by mala Komisia ako druhý krok po prijatí tejto smernice preskúmať možnosť zavedenia elektronickej verzie služobných lodníckych knižiek a lodných denníkov, ako aj elektronických profesijných preukazov obsahujúcich osvedčenia Únie o kvalifikácií. Komisia by pritom mala zohľadniť existujúce technológie v iných druhoch dopravy, najmä v cestnej doprave. Po uskutočnení posúdenia vplyvu vrátane analýzy nákladov a prínosov a vplyvu na základné práva, najmä vo vzťahu k ochrane osobných údajov, by Komisia mala v prípade potreby predložiť návrh Európskemu parlamentu a Rade.

(22) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania tejto smernice by sa vykonávacie právomoci mali preniesť na Komisiu, aby prijala rozhodnutia, ktorými sa schvaľujú opatrenia navrhnuté členskými štátmi v súvislosti s požiadavkami týkajúcimi sa spôsobilosti v prípade špecifických rizík na určitých úsekoch vnútrozemských vodných ciest.

(23) Vykonávacie právomoci týkajúce sa prijatia modelov na vydávanie osvedčení Únie o kvalifikácii, služobných lodníckych knižiek a lodných denníkov a prijatia rozhodnutí o stanovení alebo pozastavení uznávania takýchto dokladov vydaných treťou krajinou alebo podľa medzinárodnej dohody, ktorou sa upravuje plavba na vnútrozemských vodných cestách Únie, by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011[16].

(24) S cieľom poskytnúť minimálne harmonizované normy v prípade osvedčenia o kvalifikácii a uľahčiť výmenu informácií medzi členskými štátmi a vykonávanie, monitorovanie a hodnotenie tejto smernice Komisiou by sa právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie mala delegovať na

---

jednotlivcov so zreteľom na spracovanie osobných údajov inštitúciami a orgánmi Spoločenstva a o voľnom pohybe takýchto údajov (Ú. v. ES L 8, 12.1.2001, s. 1).

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

Komisiu, pokiaľ ide o stanovovanie noriem spôsobilosti, noriem pre zdravotnú spôsobilosť, noriem pre praktické skúšky, noriem pre schvaľovanie simulátorov a noriem vymedzujúcich charakteristické vlastnosti a podmienky využitia databázy spravovanej Komisiou, ktorá obsahuje kópiu kľúčových údajov týkajúcich sa osvedčení Únie o kvalifikácii, služobných lodníckych knižiek, lodných denníkov a uznávaných dokumentov. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni expertov. Pri príprave a vypracúvaní delegovaných aktov by Komisia mala zabezpečiť, aby sa príslušné dokumenty súčasne, vo vhodnom čase a vhodným spôsobom postúpili Európskemu parlamentu a Rade.

(25) Prechodnými opatreniami by sa mal vyriešiť problém používaných vnútroštátnych osvedčení vrátane tých, ktoré vydáva CCNR, v prípade kapitánov ale aj iných kategórií členov palubnej posádky, ktorí patria do rozsahu pôsobnosti smernice. Mali by v čo najväčšej možnej miere zabezpečiť zachovanie už predtým získaných oprávnení a mali by kvalifikovaným členom posádky poskytovať primeraný čas na požiadanie o osvedčenie Únie o kvalifikácii. Malo by sa v nich preto stanoviť maximálne 10-ročné obdobie, počas ktorého sa tieto osvedčenia môžu využívať na vodných cestách Únie, kde boli platné ešte pred uplynutím lehoty na transpozíciu, a zabezpečiť systém prechodu na nové pravidlá pre všetky tieto osvedčenia na základe jednotného súboru kritérií EÚ.

(26) Výbor CESNI, ktorý je otvorený pre expertov zo všetkých členských štátov, vypracúva normy v oblasti vnútrozemskej plavby, vrátane noriem pre odborné kvalifikácie. Komisia môže zohľadňovať takéto normy, keď je splnomocnená prijímať akty v súlade s touto smernicou.

(27) Keďže cieľ tejto smernice, konkrétne stanovenie spoločného rámca na uznávanie odborných kvalifikácií v oblasti vnútrozemskej plavby, nemožno uspokojivo dosiahnuť na úrovni samotných členských štátov, ale z dôvodu jeho rozsahu a účinkov ho možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality stanovenou v uvedenom článku táto smernica neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie daného cieľa.

(28) V súlade so spoločným politickým vyhlásením členských štátov a Komisie z 28. septembra 2011 k vysvetľujúcim dokumentom[17] sa členské štáty zaviazali v odôvodnených prípadoch pripojiť k svojim oznámeniam transpozičných opatrení jeden alebo viacero dokumentov vysvetľujúcich vzťah medzi prvkami smernice a zodpovedajúcimi časťami vnútroštátnych transpozičných nástrojov. V súvislosti s touto smernicou sa zákonodarca domnieva, že zasielanie takýchto dokumentov je odôvodnené.

(29) Smernice 91/672/EHS a 96/50/EHS by sa preto mali zrušiť,

[17] Ú. v. EÚ C 369, 17.12.2011, s. 14.

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

KAPITOLA 1

PREDMET ÚPRAVY, VYMEDZENIE POJMOV A ROZSAH PÔSOBNOSTI

Článok 1
Predmet úpravy

Touto smernicou sa stanovujú podmienky a postupy pre vydávanie osvedčení o kvalifikácii osôb podieľajúcich sa na prevádzke plavidla, ktoré prepravuje tovar a cestujúcich vnútrozemskými vodnými cestami v Únii, ako aj pre uznávanie týchto kvalifikácií v členských štátoch.

Článok 2
Rozsah pôsobnosti

1. Táto smernica sa uplatňuje na členov palubnej posádky, ktorí sa podieľajú na dopĺňaní paliva do plavidiel používajúcich skvapalnený zemný plyn ako palivo, a na odborníkov na prepravu cestujúcich na vnútrozemských vodných cestách Únie z nasledujúcich plavidiel:
   a) plavidlá s dĺžkou (L) najmenej 20 m;
   b) plavidlá, ktorých dĺžka (L), šírka (B) a ponor (T) tvoria objem najmenej 100 m^3;
   c) remorkéry a tlačné remorkéry, ktoré sú určené na:
      i) vlečenie alebo tlačenie plavidiel uvedených v bodoch a) a b),
      ii) vlečenie alebo tlačenie plávajúcich strojov,
      iii) posúvanie plavidiel uvedených v bodoch a) a b) alebo plávajúcich strojov vedľa seba.
   d) osobné plavidlá;
   e) plávajúce stroje s vlastným motorom.
2. Táto smernica sa neuplatňuje na osoby, ktoré sa podieľajú na prevádzke:
   a) rekreačných plavidiel;
   b) trajektov, ktoré sa nepohybujú samostatne.

Článok 3
Vymedzenie pojmov

Na účely tejto smernice sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:

1. „vnútrozemské vodné cesty“ sú vodné úseky, ktoré nie sú časťou mora, ale sú otvorené pre plavbu,
2. „plavidlo“ je plavidlo plaviace sa na vnútrozemských vodných cestách alebo námorná loď,

3. „osobné plavidlo“ je výletné alebo kajutové plavidlo skonštruované a vybavené na prepravu viac ako 12 cestujúcich,

4. „rekreačné plavidlo“ je plavidlo iné ako osobné plavidlo, ktoré je určené len na športové alebo oddychové účely,

5. „osvedčenie Únie o kvalifikácii“ je osvedčenie, ktoré vydal príslušný orgán a ktorým sa potvrdzuje, že osoba spĺňa požiadavky podľa tejto smernice,

6. „členovia palubnej posádky“ sú osoby, ktoré sa podieľajú na prevádzke plavidla plaviaceho sa na vnútrozemských vodných cestách Únie a ktoré vykonávajú úlohy súvisiace s plavbou, manipuláciou s nákladom, skladovaním, údržbou alebo opravou, s výnimkou osôb, ktoré sú poverené len prevádzkou motorov, elektrických a elektronických zariadení,

7. „odborník na prepravu cestujúcich“ je osoba oprávnená prijímať opatrenia v núdzových situáciách na palube osobných plavidiel,

8. „kapitán“ je člen palubnej posádky s kvalifikáciou na riadenie plavidla na vnútrozemských vodných cestách členských štátov, ktorý má navigačnú zodpovednosť za plavidlo,

9. „špecifické riziko“ je ohrozenie bezpečnosti vyplývajúce zo špecifických plavebných podmienok, pri ktorých sa od kapitánov vyžaduje, aby boli spôsobilí nad rámec odbornej spôsobilosti, ktorá sa predpokladá podľa všeobecných noriem spôsobilosti pre úroveň riadenia,

10. „spôsobilosť“ je preukázaná schopnosť využívať vedomosti a zručnosti požadované stanovenými normami na riadne vykonávanie úloh potrebných na prevádzku plavidiel vnútrozemskej vodnej dopravy,

11. „úroveň riadenia“ je úroveň zodpovednosti súvisiaca s funkciou kapitána, vďaka ktorej sa zabezpečí, že všetky úlohy pri prevádzke plavidla sa riadne vykonávanjú,

12. „veľký konvoj“ znamená tlačený konvoj zložený z tlačného remorkéra a siedmich alebo viacerých nákladných člnov,

13. „služobná lodnícka knižka“ je osobný register člena posádky, v ktorom sú zaznamenané údaje o jeho vykonanej práci, najmä o čase plavby a uskutočnených plavbách,

14. „lodný denník“ je úradný záznam o plavbách uskutočnených plavidlom,

15. „čas plavby“ je čas, ktorý strávili členovia palubnej posádky na palube počas plavby uskutočnenej plavidlom na vnútrozemských vodných cestách, ktorý potvrdil príslušný orgán,

16. „aktívna lodnícka knižka alebo aktívny lodný denník“ je lodnícka knižka alebo lodný denník, ktoré sú určené na zaznamenávanie údajov,

17. „príslušný orgán“ je akýkoľvek orgán alebo subjekt, ktorý bol určený členským štátom a ktorý zodpovedá za vydávanie osvedčení Únie o kvalifikácii, za vedenie preskúmaní, vydávanie iných dokumentov alebo informácií a prijímanie potrebných rozhodnutí,

18. „prevádzková úroveň“ je úroveň zodpovednosti súvisiaca s funkciou lodníka, kvalifikovaného lodníka alebo kormidelníka, vďaka ktorej sa zabezpečuje kontrola

nad vykonávaním všetkých úloh v rámci ich určenej oblasti zodpovednosti v súlade s riadnymi postupmi a pod vedením osoby slúžiacej na úrovni riadenia.

KAPITOLA 2

OSVEDČENIA ÚNIE O KVALIFIKÁCII

Článok 4

Povinnosť členov palubnej posádky mať pri sebe osvedčenie Únie o kvalifikácii

1. Členské štáty zabezpečia, aby členovia palubnej posádky pri plavbe na vnútrozemských vodných cestách Únie mali pri sebe osvedčenie Únie o kvalifikácii pre členov palubnej posádky vydané v súlade s článkom 10 alebo osvedčenie uznávané v súlade s článkom 9 ods. 2 alebo 3.

2. Členský štát môže oslobodiť všetkých členov palubnej posádky alebo skupiny členov posádky so špecifickou kvalifikáciou pôsobiacich výhradne na vnútroštátnych vnútrozemských vodných cestách, ktoré nie sú prepojené so splavnou sieťou iného členského štátu, od povinnosti stanovenej v odseku 1. Tento členský štát môže vydať vnútroštátne osvedčenia o kvalifikácii pre členov palubnej posádky za podmienok, ktoré sa líšia od všeobecných podmienok stanovených v tejto smernici. Platnosť takýchto vnútroštátnych osvedčení o kvalifikácii sa obmedzuje na tie vnútroštátne vnútrozemské vodné cesty, ktoré nie sú prepojené so splavnou sieťou iného členského štátu.

3. Odchylne od odseku 1 sú osvedčenia o kvalifikácii členov palubnej posádky iných ako kapitánov, vydané v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2008/106/ES[18], platné na námorných plavidlách pôsobiacich na vnútrozemských vodných cestách.

Článok 5

Povinnosť mať pri sebe osvedčenie Únie o kvalifikácii pre špecifické činnosti

1. Členské štáty zabezpečia, aby odborníci na prepravu cestujúcich a osoby, ktoré sa podieľajú na dopĺňaní paliva do plavidiel používajúcich skvapalnený zemný plyn ako palivo, mali pri sebe osvedčenie Únie o kvalifikácii vydané v súlade s článkom 10 alebo osvedčenie uznávané v súlade s článkom 9 ods. 2 alebo 3.

2. Členský štát môže oslobodiť všetky osoby uvedené v odseku 1 alebo skupiny takýchto osôb so špecifickou kvalifikáciou pôsobiacich výhradne na vnútroštátnych vnútrozemských vodných cestách, ktoré nie sú prepojené so splavnou sieťou iného členského štátu, od povinnosti stanovenej v odseku 1. Tento členský štát môže vydať vnútroštátne osvedčenia o kvalifikácii, ktoré sa dajú získať za podmienok odlišných od všeobecných podmienok stanovených v tejto smernici. Platnosť takýchto vnútroštátnych osvedčení o kvalifikácii sa obmedzuje na tie vnútroštátne vnútrozemské vodné cesty, ktoré nie sú prepojené so splavnou sieťou iného členského štátu.

[18] Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/106/ES z 19. novembra 2008 o minimálnej úrovni prípravy námorníkov (Ú. v. EÚ L 323, 3.12.2008, s. 33).

3. Odchylne od odseku 1 sú osvedčenia o kvalifikácii osôb uvedených v danom odseku, vydané v súlade so smernicou 2008/106/ES, platné na námorných plavidlách pôsobiacich na vnútrozemských vodných cestách.

Článok 6

Povinnosť kapitánov byť držiteľmi osobitných povolení

Členské štáty zabezpečia, aby boli kapitáni držiteľmi osobitných povolení vydaných v súlade s článkom 11 pri:

a) plavbe na vnútrozemských vodných cestách námorného charakteru podľa článku 7,

b) plavbe na úsekoch vnútrozemských vodných ciest so špecifickým rizikom podľa článku 8,

c) plavbe pomocou radaru,

d) plavbe plavidlami používajúcimi skvapalnený zemný plyn ako palivo,

e) plavbe veľkých konvojov.

Článok 7

Klasifikácia vnútrozemských vodných ciest námorného charakteru

1. Členské štáty klasifikujú úsek vnútrozemských vodných ciest na svojom území ako vnútrozemské vodné cesty námorného charakteru, ak je splnené jedno z týchto kritérií:

a) uplatňuje sa Dohovor o medzinárodných pravidlách na zabránenie zrážkam na mori,

b) bóje a označenia sú v súlade s námorným systémom,

c) je potrebná pozemná navigácia alebo

d) pre plavbu je nevyhnutné námorné vybavenie, ktorého prevádzka si vyžaduje osobitné vedomosti.

2. Členské štáty oznámia Komisii klasifikáciu konkrétneho úseku vnútrozemských vodných ciest na svojom území ako vnútrozemskú vodnú cestu námorného charakteru. K oznámeniu Komisii sa priloží odôvodnenie na základe uvedených kritérií. Komisia uverejní zoznam oznámených vnútrozemských vodných ciest námorného charakteru.

Článok 8

Úseky vnútrozemských vodných ciest so špecifickými rizikami

1. Ak je to nevyhnutné pre bezpečnosť plavby, členské štáty môžu identifikovať úseky vnútrozemských vodných ciest so špecifickými rizikami, s výnimkou vnútrozemských vodných ciest námorného charakteru uvedených v článku 7, ak sú tieto riziká spôsobené:

a) často sa meniacim smerom a rýchlosťou prúdov,

b) chýbajúcimi príslušnými informačnými službami o vodnej ceste na vnútrozemských vodných cestách alebo vhodnými mapami kombinovanými s hydromorfologickými charakteristikami vnútrozemských vodných ciest,

c) existenciou špecifických miestnych dopravných právnych predpisov, ktoré nie sú súčasťou Európskeho kódexu pre plavbu na vnútrozemských vodných

cestách a ktoré sú odôvodnené osobitnými hydromorfologickými charakteristikami.

2. Členské štáty informujú Komisiu o opatreniach, ktoré majú v úmysle prijať podľa odseku 1 tohto článku a článku 18, s odôvodnením, na ktorom sa opatrenie zakladá.

Členský štát neprijme opatrenie počas šiestich mesiacov odo dňa oznámenia.

3. V lehote šiestich mesiacov po oznámení Komisia vydá vykonávacie rozhodnutie, ktorým schváli navrhované opatrenia, ak sú v súlade s týmto článkom a s článkom 18, alebo v prípade, že v súlade nie sú, požiada členský štát, aby zmenil alebo neprijal navrhované opatrenie.

4. Opatrenia prijaté členskými štátmi v súlade s týmto článkom sa oznámia Komisii.

Komisia uverejní opatrenia prijaté členskými štátmi spolu s odôvodnením uvedeným v odseku 2.

5. Ak sa úseky vnútrozemských vodných ciest uvedené v odseku 1 nachádzajú pozdĺž hranice medzi dvoma alebo viacerými členskými štátmi, dotknuté členské štáty vedú vzájomné konzultácie a spoločne Komisiu informujú.

Článok 9
Uznávanie

1. Každé osvedčenie Únie o kvalifikácii uvedené v článkoch 4 a 5, ako aj služobné lodnícke knižky a lodné denníky uvedené v článku 16 vydané príslušnými orgánmi v súlade s touto smernicou, sú platné na všetkých vnútrozemských vodných cestách Únie.

2. Každé osvedčenie o kvalifikácii, služobná lodnícka knižka alebo lodný denník vydané v súlade s nariadením pre členov posádky o plavbe na Rýne v rámci Revidovaného dohovoru pre plavbu na Rýne, ktorým sa stanovujú požiadavky totožné s požiadavkami tejto smernice, sú platné na všetkých vnútrozemských vodných cestách Únie.

Ak takéto osvedčenia, služobné lodnícke knižky a lodné denníky vydáva tretia krajina, sú platné na všetkých vnútrozemských vodných cestách Únie iba vtedy, ak tretia krajina uznáva vo svojej jurisdikcii dokumenty Únie vydané podľa tejto smernice.

3. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 2, každé osvedčenie o kvalifikácii, služobná lodnícka knižka alebo lodný denník vydané v súlade s vnútroštátnymi predpismi tretej krajiny, ktorými sa stanovujú požiadavky totožné s požiadavkami stanovenými podľa tejto smernice, sú platné na všetkých vnútrozemských vodných cestách Únie pri uplatnení postupu a podmienok stanovených v odsekoch 4 a 5 tohto článku.

4. Ktorákoľvek tretia krajina môže Komisii predložiť žiadosť o uznanie osvedčení, služobných lodníckych knižiek alebo lodných denníkov vydaných orgánmi tejto krajiny. K žiadosti sú priložené všetky informácie potrebné na zistenie, či vydávanie týchto dokumentov podlieha požiadavkám totožným s požiadavkami stanovenými podľa tejto smernice.

5. Po doručení žiadosti uvedenej v odseku 4 Komisia vykoná posúdenie certifikačných systémov v tretej krajine, ktorá žiadosť o uznanie predložila, s cieľom určiť, či vydávanie týchto dokumentov podlieha požiadavkám totožným s požiadavkami stanovenými podľa tejto smernice.

Ak je táto požiadavka splnená, Komisia prijme vykonávací akt o uznávaní osvedčení , záznamových kníh alebo lodných denníkov vydaných touto treťou krajinou v Únii, pokiaľ daná tretia krajina uznáva v rámci svojej jurisdikcie dokumenty Únie vydané podľa tejto smernice.

Pri prijímaní tohto vykonávacieho aktu Komisia spresní, na aké dokumenty uvedené v odseku 4 tohto článku sa uznanie uplatňuje.

Uvedené vykonávacie akty sa prijmú v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 29 ods. 2.

6. Ak Komisia zistí, že požiadavky uvedené v odsekoch 2 alebo 4 už nie sú spĺňané, prijme vykonávací akt, ktorým sa pozastaví platnosť osvedčení o kvalifikácii, služobných lodníckych knižiek a lodných denníkov vydaných v súlade s týmito požiadavkami na všetkých vnútrozemských vodných cestách Únie.

Komisia môže kedykoľvek rozhodnúť o ukončení pozastavenia, ak boli nedostatky zistené v súvislosti s uplatňovanými normami odstránené.

7. Komisia uverejní zoznam tretích krajín uvedených v odseku 3 spolu s dokumentmi, ktoré sú uznané za platné na všetkých vnútrozemských vodných cestách Únie.

KAPITOLA 3

OSVEDČOVANIE ODBORNÝCH KVALIFIKÁCIÍ

Oddiel I

Postup pri vydávaní osvedčení Únie o kvalifikácii a osobitných povolení

Článok 10
Vydávanie a platnosť osvedčení Únie o kvalifikácii

1. Členské štáty zabezpečia, aby žiadatelia o osvedčenia Únie o kvalifikácii v prípade členov palubnej posádky a v prípade špecifických činností poskytli uspokojivý listinný dôkaz:

   a) o svojej totožnosti,

   b) o tom, že spĺňajú minimálne požiadavky stanovené v prílohe I na vek, spôsobilosť, administratívny súlad a čas plavby zodpovedajúce kvalifikácii, o ktorú žiadajú,

   c) o tom, že v prípade potreby spĺňajú normy pre zdravotnú spôsobilosť v súlade s článkom 21.

2. Členské štáty overia pravosť a platnosť predložených dokumentov.

3. Komisia prijme vykonávacie akty, ktorými sa stanovujú vzory osvedčení Únie o kvalifikácii. Uvedené vykonávacie akty sa prijmú v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 30 ods. 2. Pri prijímaní uvedených aktov Komisia môže uviesť odkaz na normy stanovené medzinárodnou organizáciou.

4. Platnosť osvedčenia Únie o kvalifikácii v prípade členov palubnej posádky sa obmedzí až do dátumu ďalšieho lekárskeho vyšetrenia požadovaného podľa článku 21.

5. Bez toho, aby bolo dotknuté obmedzenie uvedené v odseku 4, sú osvedčenia Únie o kvalifikácii pre kapitánov platné maximálne 10 rokov.

6. Osvedčenia Únie o kvalifikácii pre špecifické činnosti sú platné maximálne päť rokov.

Článok 11

Vydávanie osobitných povolení pre kapitánov

1. Členské štáty zabezpečia, aby žiadatelia o osobitné povolenia uvedené v článku 6, iné ako povolenia uvedené v článku 6 písm. b), poskytli uspokojivý listinný dôkaz:

   a) o svojej totožnosti,

   b) o tom, že spĺňajú minimálne požiadavky stanovené v prílohe I na vek, spôsobilosť, administratívny súlad a čas plavby zodpovedajúce osobitným povoleniam, o ktoré žiadajú.

2. V prípade osobitných povolení na plavbu na úsekoch vnútrozemských vodných ciest so špecifickými rizikami, ktoré sa vyžadujú podľa článku 6 písm. b), poskytnú žiadatelia príslušným orgánom členských štátov uvedeným v článku 18 ods. 2 uspokojivý listinný dôkaz:

   a) o svojej totožnosti,

   b) o tom, že spĺňajú požiadavky týkajúce sa spôsobilosti v prípade špecifických rizík na konkrétnom úseku, na ktorý sa vyžaduje toto povolenie, stanovené v súlade s článkom 18,

   c) o tom, že sú držiteľmi osvedčenia Únie o kvalifikácii kapitána alebo osvedčenia uznaného podľa článku 9 ods. 2 a 3 alebo že spĺňajú minimálne požiadavky pre osvedčenia Únie o kvalifikácií kapitánov stanovené touto smernicou.

3. Členské štáty overia pravosť a platnosť predložených dokumentov.

4. Príslušný orgán, ktorý vydal osvedčenia Únie o kvalifikácii kapitánov, uvedie v osvedčení akékoľvek osobitné povolenie vydané podľa článku 6 v súlade so vzorom uvedeným v článku 10 ods. 3.

5. Odchylne od odseku 4 sa osobitné povolenie uvedené v článku 6 písm. d) vydáva ako osobitné osvedčenie Únie o kvalifikácii v súlade so vzorom uvedeným v článku 10 ods. 3.

Článok 12

Obnovenie platnosti osvedčení Únie o kvalifikácii

Po uplynutí platnosti osvedčenia Únie o kvalifikácii členské štáty na požiadanie obnovia osvedčenie za predpokladu, že:

a) v prípade osvedčenia Únie o kvalifikácii členov posádky sa predložia uspokojivé listinné dôkazy uvedené v článku 10 ods. 1 písm. a) a c),

b) v prípade osvedčení Únie o kvalifikácii na špecifické činnosti sa predložia uspokojivé listinné dôkazy uvedené v článku 10 ods. 1 písm. a) a b).

Článok 13

Odobratie osvedčení Únie o kvalifikácii alebo osobitných povolení

Ak existujú náznaky, že požiadavky na osvedčenia o kvalifikácii alebo osobitné povolenia už nie sú splnené, členské štáty uskutočnia všetky potrebné posúdenia a v prípade potreby takéto osvedčenia odoberú.

Oddiel II

Spôsobilosť

Článok 14

Požiadavky týkajúce sa spôsobilosti

1. Členské štáty zabezpečia, aby osoby uvedené v článkoch 4, 5 a 6 boli v potrebnej miere spôsobilé na bezpečnú prevádzku plavidla, ako sa stanovuje v článku 15.

2. Odchylne od odseku 1 sa posúdenie spôsobilosti v prípade špecifických rizík uvedených v článku 6 písm. b) preukazuje v súlade s článkom 18.

Článok 15

Posúdenie spôsobilosti

1. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 29 s cieľom stanoviť normy spôsobilosti a príslušné vedomosti a zručnosti v súlade so základnými požiadavkami stanovenými v prílohe II.

2. Osoby žiadajúce o dokumenty uvedené v článkoch 4, 5 a 6 preukážu, že spĺňajú normy spôsobilosti uvedené v odseku 1 po úspešnom absolvovaní skúšky organizovanej:

   a) v rámci zodpovednosti správneho orgánu v súlade s článkom 16 alebo

   b) ako súčasť výcvikového programu schváleného v súlade s článkom 17.

3. Preukázanie dodržiavania noriem spôsobilosti zahŕňa praktickú skúšku na získanie:

   a) osvedčenia Únie o kvalifikácii kapitánov,

   b) osobitného povolenia na plavbu pomocou radaru uvedenú v článku 6 písm. c),

   c) osvedčenia Únie o kvalifikácii odborníkov v oblasti používania skvapalneného zemného plynu ako paliva.

   Na získanie dokumentov uvedených v písmenách a) a b) možno praktické skúšky absolvovať na palube plavidla alebo na simulátore v súlade s článkom 19. V prípade písmena c) možno praktické skúšky absolvovať na palube plavidla alebo na príslušnom pobrežnom zariadení.

4. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 29 s cieľom stanoviť normy pre praktické skúšky uvedené v odseku 3, v ktorých sa uvedie osobitná spôsobilosť a podmienky, ktoré sa majú testovať počas praktických skúšok, ako aj minimálne požiadavky na plavidlá, na ktorých možno praktickú skúšku absolvovať.

Článok 16

Skúška v rámci zodpovednosti správneho orgánu

Členské štáty zabezpečia, aby sa skúšky uvedené v článku 15 ods. 2 písm. a) organizovali pod ich vedením. Zabezpečia, aby tieto skúšky viedli kvalifikovaní skúšajúci s cieľom posúdiť spôsobilosť a zodpovedajúce znalosti a zručnosti uvedené v článku 15 ods. 1.

Článok 17

Schválenie výcvikových programov

1. Výcvikové programy smerujúce k diplomom alebo osvedčeniam, ktorými sa preukáže súlad s normami spôsobilosti uvedenými v článku 15 ods. 1, schvaľujú príslušné orgány členských štátov, na území ktorých sa príslušná odborná príprava uskutočňuje alebo kde sídli inštitút vzdelávania a odbornej prípravy.

2. Členské štáty môžu schváliť výcvikové programy uvedené v odseku 1 len vtedy, ak:

   a) sú výcvikové ciele, obsah výuky, metódy, použité prostriedky, postupy a materiály pre kurzy riadne zdokumentované a žiadateľom umožňujú dosiahnuť normy spôsobilosti uvedené v článku 15 ods. 1,

   b) programy na posúdenie príslušnej spôsobilosti vykonávajú kvalifikované osoby, ktoré majú dôkladné znalosti o výcvikovom programe,

   c) skúšku na overenie súladu s normami spôsobilosti uvedenými v článku 15 ods. 1 vedú kvalifikovaní skúšajúci.

3. Členské štáty oznámia zoznam schválených výcvikových programov Komisii, ktorá tieto informácie uverejní. V zozname sa uvedie názov výcvikového programu, názvy udelených diplomov alebo osvedčení, orgán udeľujúci diplom alebo osvedčenia, rok nadobudnutia platnosti schválenia, ako aj príslušné kvalifikačné a všetky osobitné povolenia, ku ktorým diplom alebo osvedčenie umožňujú prístup.

Článok 18

Posúdenie spôsobilosti v prípade špecifických rizík

1. Členské štáty, ktoré identifikujú úseky vnútrozemských vodných ciest so špecifickými rizikami v zmysle článku 8 ods. 1, vymedzia dodatočnú spôsobilosť vyžadovanú od kapitánov, ktorí sa plavia na týchto úsekoch, a spôsoby preukázania, že sú tieto požiadavky splnené.

   Tieto spôsoby preukázania môžu zahŕňať obmedzený počet plavieb uskutočnených na príslušnom úseku, skúšku na simulátore, skúšku s voliteľnými odpoveďami alebo ich kombináciu.

   Pri uplatňovaní tohto odseku členské štáty uplatňujú objektívne, transparentné, nediskriminačné a primerané kritériá.

2. Členské štáty zavedú postupy na posúdenie spôsobilosti žiadateľov v prípade špecifických rizík a tieto nástroje uverejnia, aby kapitánom s osvedčením Únie o kvalifikácii uľahčili získanie spôsobilosti v prípade špecifických rizík.

3. Každý členský štát môže vykonávať posúdenie spôsobilosti žiadateľov v prípade špecifických rizík pre úseky nachádzajúce sa v inom členskom štáte na základe požiadaviek stanovených v súlade s odsekom 1. Na požiadanie a v prípade preskúšania prostredníctvom skúšok s voliteľnými odpoveďami alebo

prostredníctvom simulátorov členské štáty uvedené v odseku 1 poskytnú ostatným členským štátom dostupné nástroje, ktoré im umožnia vykonať toto posúdenie.

Článok 19
Používanie simulátorov

1. Simulátory používané na posúdenie spôsobilostí podliehajú schváleniu zo strany členských štátov. Toto schválenie sa vydáva na požiadanie, ak sa preukáže, že zariadenie spĺňa normy pre simulátory stanovené v delegovaných aktoch uvedených v odseku 2. V schválení sa uvádza, aké konkrétne posúdenie spôsobilosti je povolené, pokiaľ ide o simulátor.

2. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 29 s cieľom stanoviť normy pre schvaľovanie simulátorov, v ktorých sa uvedú minimálne funkčné a technické požiadavky a správne postupy v tejto súvislosti, aby sa zabezpečilo, že sa simulátory používané na posúdenie spôsobilosti navrhnú tak, aby umožnili overenie spôsobilosti podľa noriem pre praktické skúšky uvedené v článku 15 ods. 3.

3. Členské štáty oznámia zoznam schválených simulátorov Komisii, ktorá tieto informácie uverejní.

Oddiel III

Čas plavby a zdravotná spôsobilosť

Článok 20
Služobná lodnícka knižka a lodný denník

1. Čas plavby podľa článku 10 ods. 1 písm. b) a uskutočnené plavby uvedené v článku 18 ods. 1 sa zaznamenávajú do služobnej lodníckej knižky uvedenej v odseku 5 alebo do služobnej lodníckej knižky uznanej podľa článku 9 ods. 2 alebo 3.

2. Na žiadosť ktoréhokoľvek člena palubnej posádky členské štáty overia údaje, ktoré poskytol kapitán, po overení pravosti a platnosti všetkých potrebných listinných dôkazov vrátane lodného denníka uvedeného v odseku 4 tohto článku.

3. Údaje o čase plavby a uskutočnených plavbách sú platné počas 15 mesiacov, kým ich overí členský štát. Ak sa zaviedli elektronické nástroje, vrátane elektronických služobných lodníckych knižiek a elektronických lodných denníkov, súvisiace s príslušnými postupmi na zabezpečenie pravosti dokumentov, príslušné údaje sa môžu považovať za overené bez ďalších postupov.

   Čas plavby mohol byť dosiahnutý na ktorýchkoľvek vnútrozemských vodných cestách členských štátov. V prípade vnútrozemských vodných ciest, ktorých tok prechádza aj mimo územia Únie, sa berie do úvahy čas plavby dosiahnutý na všetkých úsekoch nachádzajúcich sa na týchto vodných tokoch a mimo nich.

4. Členské štáty zabezpečia, aby sa plavby plavidiel uvedených v článku 2 ods. 1 zaznamenávali do lodného denníka uvedeného v odseku 5 alebo lodného denníka uznaného podľa článku 9 ods. 2 alebo 3.

   Komisia prijme vykonávacie akty, ktorými sa stanovujú vzory služobných lodníckych knižiek a lodných denníkov. Uvedené vykonávacie akty sa prijmú v súlade s konzultačným postupom podľa článku 30 ods. 2, pričom sa berú do úvahy informácie potrebné na vykonávanie tejto smernice, pokiaľ ide o identifikáciu osoby,

čas plavby a uskutočnené plavby. Pri prijímaní týchto vzorov Komisia zohľadní, že lodný denník sa využíva aj na vykonávanie smernice Rady 2014/112/EÚ[19] s cieľom overiť požiadavky týkajúce sa posádky a zaznamenať plavby plavidiel, a môže uviesť odkaz na normy stanovené medzinárodnou organizáciou.

5. Členské štáty zabezpečia, aby členovia posádky boli držiteľmi jednotnej aktívnej služobnej lodníckej knižky a aby plavidlá mali jednotný aktívny lodný denník.

Článok 21
Zdravotná spôsobilosť

1. Osoby uvedené v článku 4 ods. 1 a článku 5 ods. 1 sú držiteľmi platného osvedčenia o zdravotnej spôsobilosti, ktoré vydal praktický lekár uznaný príslušným orgánom na základe úspešného preskúmania zdravotnej spôsobilosti .

   Členské štáty určia, ktorí praktickí lekári môžu vydávať takéto osvedčenia o zdravotnej spôsobilosti.

2. Osvedčenia o zdravotnej spôsobilosti sa poskytnú príslušnému orgánu na účely:

   a) vydania prvého žiadateľovho osvedčenia Únie o kvalifikácii,

   b) vydania osvedčenia Únie o kvalifikácii kapitánov,

   c) obnovenia platnosti osvedčenia Únie o kvalifikácii v prípade, že sú splnené podmienky uvedené v odseku 3 tohto článku.

   Osvedčenia o zdravotnej spôsobilosti vydané na účely získania osvedčenia Únie o kvalifikácii sú datované maximálne tri mesiace pred dátumom začiatku platnosti osvedčenia Únie o kvalifikácii.

3. Po dovŕšení 60 rokov držiteľ osvedčenia Únie o kvalifikácii do troch mesiacov absolvuje vyšetrenie na zdravotnú spôsobilosť s úspešným výsledkom a následne absolvuje toto vyšetrenie s úspešným výsledkom každých päť rokov. Po dovŕšení 70 rokov držiteľ absolvuje toto vyšetrenie s úspešným výsledkom každé dva roky.

4. Zamestnávatelia, kapitáni a orgány členských štátov vyžadujú od člena palubnej posádky, aby sa dostavil na lekársku prehliadku, ak existujú objektívne skutočnosti, ktoré naznačujú, že požiadavky na zdravotnú spôsobilosť uvedené v odseku 6 tohto článku už možno nie sú spĺňané.

5. Pokiaľ nemožno v plnej miere preukázať zdravotnú spôsobilosť, môžu sa vyžadovať zmierňujúce opatrenia alebo obmedzenia, ktorými sa zaistí rovnaká bezpečnosť plavby. V takom prípade sa tieto zmierňujúce opatrenia a obmedzenia týkajúce sa zdravotnej spôsobilosti uvedú v osvedčení Únii o kvalifikácii v súlade so vzorom uvedeným v článku 10 ods. 3.

6. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 29 a na základe hlavných požiadaviek na zdravotnú spôsobilosť uvedených v prílohe III s cieľom stanoviť normy pre zdravotnú spôsobilosť, v ktorých sa uvedú požiadavky týkajúce sa zdravotnej spôsobilosti, najmä pokiaľ ide o testy, ktoré praktickí lekári musia vykonávať, kritériá, ktoré musia uplatňovať na stanovenie spôsobilosti na prácu, a zoznam obmedzení a zmierňujúcich opatrení.

[19] Smernica Rady 2014/112/EÚ z 19. decembra 2014, ktorou sa vykonáva Európska dohoda o niektorých aspektoch organizácie pracovného času vo vnútrozemskej vodnej doprave, ktorú uzatvorili Európsky zväz riečnej plavby (EBU), Európska organizácia lodných kapitánov (ESO) a Európska federácia pracovníkov v doprave (ETF) (Ú. v. EÚ L 367, 23.12.2014, s. 86).

KAPITOLA 4

ADMINISTRATÍVNE USTANOVENIA

Článok 22

Ochrana osobných údajov

1. Každé spracúvanie osobných údajov členskými štátmi stanovené v tejto smernici sa vykonáva v súlade s právnymi predpismi EÚ v oblasti ochrany osobných údajov, konkrétne v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) XXX/2016 (číslo sa doplní po formálnom prijatí) o ochrane fyzických osôb pri spracúvaní osobných údajov a o voľnom pohybe takýchto údajov (všeobecné nariadenie o ochrane údajov)[20].

2. Každé spracúvanie osobných údajov Európskou komisiou stanovené v tejto smernici sa vykonáva v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 45/2001 z 18. decembra 2000 o ochrane jednotlivcov so zreteľom na spracovanie osobných údajov inštitúciami a orgánmi Spoločenstva a o voľnom pohybe takýchto údajov[21].

3. Osobné údaje sa môžu spracúvať len na účely:

   a) vykonávania, presadzovania a hodnotenia tejto smernice,

   b) výmeny informácií medzi orgánmi, ktoré majú prístup do databázy uvedenej v článku 23, a Komisiou,

   c) tvorby štatistiky.

   Anonymizované informácie získané z takýchto údajov možno využiť na podporu politík zameraných na propagáciu vnútrozemskej vodnej dopravy.

4. Členské štáty zabezpečia, aby boli osoby uvedené v článkoch 4 a 5, ktorých osobné údaje, a najmä údaje o zdravotnom stave, sa spracúvajú v registroch uvedených v článku 23 ods. 1 a databáze uvedenej v článku 23 ods. 2, informované *ex ante*. Je im im umožnený prístup k osobným údajom, ktoré sa ich týkajú, a kedykoľvek im je poskytnutá kópia týchto údajov na požiadanie.

Článok 23
Registre

1. S cieľom prispieť k efektívnej správe, pokiaľ ide o vydávanie, obnovovanie alebo odobratie osvedčení o kvalifikácii, členské štáty vedú registre v prípade všetkých osvedčení Únie o kvalifikácii, služobných lodníckych knižiek a lodných denníkov vydaných v rámci ich právomoci v súlade s touto smernicou a, ak je to relevantné, v prípade dokumentov uznaných podľa článku 9 ods. 2, ktoré boli vydané, obnovené, odňaté, ktorých platnosť uplynula alebo bola pozastavená, ktoré boli odobraté alebo boli nahlásené ako stratené, ukradnuté alebo zničené.

   V prípade osvedčení Únie o kvalifikácii registre obsahujú údaje uvedené na osvedčeniach Únie o kvalifikácii a údaje o vydávajúcom orgáne.

---

20 (odkaz na Ú. v. EÚ sa doplní po formálnom prijatí)

21 Ú. v. ES L 8, 12.1.2001, s. 1.

V prípade služobných lodníckych knižiek registre obsahujú identifikačné číslo držiteľa, identifikačné číslo služobnej lodníckej knižky, meno držiteľa, dátum vydania a údaje o vydávajúcom orgáne.

V prípade lodných denníkov registre obsahujú názov plavidla, európske identifikačné číslo alebo európske identifikačné číslo plavidla (číslo ENI), identifikačné číslo lodného denníka, dátum vydania a údaje o vydávajúcom orgáne.

S cieľom uľahčiť výmenu informácií medzi členskými štátmi je Komisia splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 29 na doplnenie informácií v registroch v prípade služobných lodníckych knižiek a lodných denníkov o ďalšie informácie vyžadované na základe vzorov služobných lodníckych knižiek a lodných denníkov podľa článku 20 ods. 5.

2. Na účely vykonávania, presadzovania a hodnotenia tejto smernice s cieľom zachovať bezpečnosť, uľahčiť plavbu ako aj na štatistické účely a s cieľom uľahčiť výmenu informácií medzi orgánmi, ktoré vykonávajú túto smernicu, do databázy, ktorú spravuje Komisia, členské štáty zaznamenávajú spoľahlivo a bezodkladne údaje týkajúce sa osvedčení o kvalifikácii, služobných lodníckych knižiek a lodných denníkov uvedené v odseku 1.

Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 29, pokiaľ ide o normy, ktorými sa stanovujú charakteristické vlastnosti a podmienky využitia tejto databázy, najmä s cieľom spresniť:

a) pokyny na zadávanie údajov do databázy,

b) prístupové práva používateľov, ktoré môžu byť prípadne rozlíšené podľa typu používateľov, typu prístupu a účelu, na ktorý majú byť údaje využité,

c) maximálnu dobu uchovávania údajov v súlade s odsekom 3, ktorá môže byť prípadne odlišná v závislosti od typu dokumentu,

d) pokyny týkajúce sa fungovania databázy a jej prepojenia s registrami uvedenými v odseku 1.

3. Akékoľvek osobné údaje zaznamenané v registroch uvedených v odseku 1 a v databáze uvedenej v odseku 2 sa neuchovávajú dlhšie, ako je nevyhnutné na účely, na ktoré boli údaje zozbierané alebo na ktoré boli ďalej spracované podľa tejto smernice. Akonáhle tieto informácie nie sú viac potrebné na tieto účely, takéto osobné údaje sa zničia.

4. Komisia môže poskytnúť prístup k databáze orgánu tretej krajiny alebo medzinárodnej organizácii, pokiaľ je to potrebné na účely uvedené v odseku 2 za predpokladu, že sú splnené požiadavky stanovené v článku 9 nariadenia (ES) č. 45/2001, a to iba iba na individuálnom základe. Komisia zaistí, že tretia krajina alebo medzinárodná organizácia nepostúpi údaje inej tretej krajine alebo medzinárodnej organizácii, pokiaľ nie je poskytnuté výslovné písomné povolenie a pokiaľ nie sú splnené podmienky stanovené Komisiou.

Článok 24
Príslušné orgány

1. Členské štáty určia príslušné orgány, ktoré budú:

a) organizovať skúšky uvedené v článku 16 a vykonávať dozor nad nimi,

b) schvaľovať výcvikové programy uvedené v článku 17,

c) vydávať osvedčenia a osobitné povolenia uvedené v článkoch 4, 5 a 6, ako aj služobné lodnícke knižky a lodné denníky uvedené v článku 20,

d) viesť registre uvedené v článku 23,

e) odhaľovať podvody a iné nezákonné postupy uvedené v článku 27 a bojovať proti nim.

2. Členské štáty oznámia Komisii všetky príslušné orgány na ich území podľa odseku 1 tohto článku. Komisia túto informáciu uverejní.

Článok 25
Monitorovanie

Členské štáty zabezpečia, aby:

a) boli všetky činnosti súvisiace s odbornou prípravou, posúdením spôsobilosti, vydávaním a aktualizáciou osvedčení Únie o kvalifikácii, služobných lodníckych knižiek a lodných denníkov, ktoré vykonávajú vládne a mimovládne subjekty v rámci svojej právomoci, neustále monitorované pomocou systému noriem kvality na zabezpečenie dosiahnutia cieľov stanovených v tejto smernici,

b) boli ciele odbornej prípravy a súvisiace normy spôsobilosti, ktoré sa majú dosiahnuť, jednoznačne definované a aby odrážali úroveň vedomostí a zručností, ktoré sa posudzujú a preskúmavajú v súlade s touto smernicou,

c) oblasti uplatňovania noriem kvality zahŕňali vydávanie, obnovovanie, nahrádzanie a odobratie osvedčení Únie o kvalifikácii, služobných lodníckych knižiek a lodných denníkov, všetky výcvikové kurzy a programy, skúšky a posúdenia vykonané každým členským štátom alebo v rámci jeho právomoci a kvalifikácie a požadovanú prax školiteľov a skúšajúcich so zreteľom na politiky, systém, kontroly a interné previerky zabezpečenia kvality stanovené na zabezpečenie dosiahnutia vymedzených cieľov.

Článok 26
Hodnotenie

1. Členské štáty zabezpečia, aby nezávislé orgány hodnotili činnosti získavania a posudzovania spôsobilosti a správu osvedčení Únie o kvalifikácii, služobných lodníckych knižiek a lodných denníkov v intervaloch, ktoré nepresahujú päť rokov.

2. Výsledky týchto nezávislých hodnotení sa riadne zdokumentujú a dajú sa na vedomie dotknutým príslušným orgánom. V prípade potreby prijmú členské štáty primerané opatrenia, aby odstránili akékoľvek nedostatky zistené nezávislým hodnotením.

Článok 27
Zabránenie podvodom a iným protiprávnym konaniam

1. Členské štáty prijmú a presadia primerané opatrenia na zabránenie podvodom a iným nezákonným postupom v súvislosti s osvedčeniami Únie o kvalifikácii, služobnými lodníckymi knižkami, lodnými denníkmi, osvedčeniami o zdravotnej spôsobilosti a registrami stanovenými v tejto smernici.

2. Členské štáty si vymenia informácie s príslušnými orgánmi iných členských štátov, pokiaľ ide o certifikáciu osôb podieľajúcich sa na prevádzke plavidla.

Článok 28
Sankcie

Členské štáty stanovia pravidlá týkajúce sa sankcií uplatniteľných na porušenia vnútroštátnych ustanovení prijatých na základe tejto smernice a prijmú všetky opatrenia potrebné na zabezpečenie ich vykonávania. Stanovené sankcie musia byť účinné, primerané a odrádzajúce. Členské štáty oznámia uvedené ustanovenia Komisii najneskôr do [*dátum transpozície tejto smernice*] a bezodkladne jej oznámia všetky následné zmeny, ktoré majú na ne vplyv.

KAPITOLA 5

ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

Článok 29
Vykonávanie delegovania právomoci

1. Komisii sa udeľuje právomoc prijímať delegované akty za podmienok stanovených v tomto článku.
2. Delegované právomoci uvedené v článku 15 ods. 1 a 4, článkoch 19, 21 a článku 23 ods. 1 a 2 sa Komisii udeľujú na neobmedzené obdobie od (*nadobudnutia účinnosti).
3. Delegovanie právomoci uvedené v tomto článku môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci, ktoré sa v ňom uvádza. Odvolanie nadobúda platnosť dňom nasledujúcim po uverejnení uvedeného rozhodnutia v *Úradnom vestníku Európskej únie* alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom spresnený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.
4. Komisia oznamuje delegovaný akt hneď po prijatí súčasne Európskemu parlamentu a Rade.
5. Delegovaný akt prijatý podľa tohto článku nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o dva mesiace.
6. Pri výkone delegovanej právomoci uvedenej v článku 15 ods. 1 a 4, článkoch 19, 21 a článku 23 ods. 1 a 2 môže Komisia prijať delegované akty, ktorými sa odkazuje na normy stanovené medzinárodnou organizáciou.
7. Komisia môže určiť orgán na účely prijímania oznámení a sprístupňovania informácií pre verejnosť, ktoré sú stanovené v tejto smernici.

Článok 30
Výbor

1. Komisii pomáha výbor. Uvedený výbor je výborom v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011. Odkazy na výbor zriadený podľa článku 7 smernice 91/672/EHS, ktorá sa

touto smernicou zrušuje, sa vykladajú ako odkazy na výbor zriadený touto smernicou.

2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 4 nariadenia (EÚ) č. 182/2011. Ak sa má stanovisko výboru získať písomným postupom, predseda výboru môže rozhodnúť o ukončení postupu bez výsledku v rámci lehoty na poskytnutie stanoviska.

Článok 31
Preskúmanie

1. Komisia prehodnotí túto smernicu a vykonávacie a delegované akty uvedené v článkoch 8, 10, 20 a 29 a predloží výsledky hodnotenia Európskemu parlamentu a Rade najneskôr sedem rokov po dátume uvedenom v článku 33 ods. 1.

2. Do [dvoch rokov pred dátumom uvedeným v odseku 1] každý členský štát sprístupní Komisii informácie potrebné na účely monitorovania vykonávania a hodnotenia smernice v súlade s usmerneniami stanovenými Komisiou po konzultácii s členskými štátmi, pokiaľ ide o zber informácií, formát a obsah.

Článok 32
Postupné zavádzanie

1. Do jedného roka od nadobudnutia účinnosti tejto smernice Komisia postupne prijme delegované akty, ktorými stanoví:

   a) normy vzťahujúce sa na charakteristické vlastnosti a podmienky využitia databázy stanovenej v článku 23,

   b) normy spôsobilosti uvedené v článku 15 ods. 1,

   c) normy pre zdravotnú spôsobilosť stanovené v článku 21,

   d) vzory stanovené v článkoch 10 a 20,

   e) normy pre praktické skúšky stanovené v článku 15 ods. 3,

   f) normy pre simulátory stanovené v článku 19.

2. Najneskôr dva roky po prijatí parametrov databázy stanovených v odseku 1 písm. a) tohto článku sa zriadi databáza stanovená v článku 23.

Článok 33
Zrušenie

Smernice 96/50/ES a 91/672/EHS sa zrušujú s účinnosťou od [vložte dátum uplynutia lehoty na transpozíciu].

Článok 34
Prechodné ustanovenia

1. Kapitánske osvedčenia vydané v súlade so smernicou 96/50/ES ako aj rýnske plavebné licencie uvedené v článku 1 ods. 5 uvedenej smernice vydané pred dátumom uplynutia lehoty na transpozíciu uvedeným v článku 35 tejto smernice zostávajú v platnosti na vodných cestách Únie, pokiaľ boli platné pred týmto dátumom, a to maximálne 10 rokov po uvedenom dátume. Pred uplynutím platnosti vydá členský štát, ktorý vydal tieto dokumenty, osvedčenie Únie o kvalifikácii kapitánom, ktorí sú držiteľmi takýchto osvedčení, v súlade so vzorom stanoveným v tejto smernici alebo osvedčenie podľa článku 9 ods. 2 tejto smernice pod

podmienkou, že poskytnú uspokojivé listinné dôkazy uvedené v článku 10 ods. 1 písm. a) a c) tejto smernice a:

a) že sa v právnych predpisoch, na základe ktorých im bolo vydané osvedčenie, vyžaduje ako podmienka na získanie kapitánskeho osvedčenia platného na všetkých vodných cestách Únie minimálne 720 dní plavby alebo

b) v prípade, že sa v právnych predpisoch, na základe ktorých im bolo vydané osvedčenie, vyžaduje ako podmienka na získanie kapitánskeho osvedčenia platného na všetkých vodných cestách Únie menej ako 720 dní plavby, že kapitán poskytne dôkaz prostredníctvom služobnej lodníckej knižky, ktorým potvrdí, že absolvoval čas plavby rovnajúci sa rozdielu medzi uvedenými 720 dňami a praxou vyžadovanou podľa právnych predpisov, na základe ktorých bolo vydané osvedčenie.

2. Pri vydávaní osvedčení Únie o kvalifikácii v súlade s odsekom 1 tohto článku členské štáty zabezpečia zachovanie v čo najväčšej možnej miere už predtým získaných oprávnení najmä vzhľadom na osobitné povolenia uvedené v článku 6.

3. Členovia posádky iní ako kapitáni, ktorí sú držiteľmi osvedčenia o kvalifikácii vydaného členským štátom pred dátumom nasledujúcim po uplynutí lehoty na transpozíciu uvedeným v článku 35 tejto smernice alebo držiteľmi kvalifikácie uznanej v jednom alebo viacerých členských štátoch, môžu naďalej využívať uvedené osvedčenie alebo kvalifikáciu maximálne 10 rokov po uvedenom dátume. Počas tohto obdobia sa môžu členovia posádky iní ako kapitáni naďalej odvolávať na smernicu 2005/36/ES, keď žiadajú orgány iných členských štátov o uznanie svojej kvalifikácie. Pred uplynutím tejto lehoty môžu požiadať o osvedčenie Únie o kvalifikácii alebo osvedčenie podľa článku 9 ods. 2 príslušný orgán, ktorý vydáva takéto osvedčenia, pod podmienkou, že poskytnú uspokojivý dôkaz uvedený v článku 10 ods. 1 písm. a) a c) tejto smernice a prostredníctvom služobnej lodníckej knižky dôkaz o tomto čase plavby:

a) pokiaľ ide o osvedčenie Únie o kvalifikácii lodníka: 540 dní plavby, z čoho najmenej 180 dní bolo v rámci vnútrozemskej plavby,

b) pokiaľ ide o osvedčenie Únie o kvalifikácii kvalifikovaného lodníka: 900 dní, z čoho najmenej 540 dní bolo v rámci vnútrozemskej plavby,

c) pokiaľ ide o osvedčenie Únie o kvalifikácii kormidelníka: 1080 dní, z čoho najmenej 720 dní bolo v rámci vnútrozemskej plavby.

4. Služobné lodnícke knižky a lodné denníky vydané pred dátumom nasledujúcim po uplynutí lehoty na transpozíciu uvedeným v článku 35 v súlade s pravidlami inými, než sú pravidlá stanovené touto smernicou, môžu zostať aktívne maximálne 10 rokov po dátume nasledujúcom po uplynutí lehoty na transpozíciu uvedenom v článku 35.

Článok 35
Transpozícia

1. Členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou najneskôr do [dátum 3 roky po nadobudnutí účinnosti]. 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 upravia členské štáty.

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

Článok 36
Nadobudnutie účinnosti

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

Článok 37
Adresáti

Táto smernica je určená členským štátom.

V Bruseli

Za Európsky parlament	*Za Radu*
predseda	*predseda*