



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 6.6.2016
COM(2016) 369 final

2016/0170 (COD)

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

**kterou se mění směrnice 2009/45/ES o bezpečnostních pravidlech a normách pro osobní
lodě**

{SWD(2016) 189 final}

{SWD(2016) 190 final}

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

1.1 Odůvodnění a cíle návrhu

V duchu programu Komise pro účelnost a účinnost právních předpisů (REFIT) a programu zlepšování právní úpravy a jakožto krok bezprostředně navazující na kontrolu účelnosti právních předpisů EU o bezpečnosti osobních lodí¹ Komise předkládá soubor návrhů, které mají využít identifikovaný potenciál ke zjednodušení.

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

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/45/ES² byla zavedena s cílem dosáhnout vysoké úrovně bezpečnosti a odstranit překážky obchodu vytvořením harmonizovaných norem bezpečnosti, a to na přiměřené úrovni, pro osobní lodě a plavidla provozující vnitrostátní plavbu. Do uvedené směrnice jsou na úrovni EU pro vnitrostátní plavby zapracována ustanovení úmluvy SOLAS, která stanoví podrobné technické požadavky na konstrukci plavidla, jeho stabilitu, protipožární ochranu a záchranné prostředky. Proto se vztahuje na lodě zhotovené z oceli nebo rovnocenného materiálu a na vysokorychlostní plavidla. Kromě toho obsahuje zvláštní požadavky ohledně přístupu a veřejných informací pro osoby se sníženou pohyblivostí nebo postižením.

Směrnice 2009/45/ES zavedla společnou vysokou úroveň bezpečnosti v celé EU a je zdrojem důležitých přínosů pro vnitřní trh. Na jedné straně je ze zkušeností patrné, že od okamžiku, kdy v roce 1998 vstoupila v platnost předcházející směrnice³, bylo provádění podnětem k řadě otázek ohledně jasnosti a přiměřenosti některých jejích definic, oblasti působnosti a postupů.

Kromě toho nebyly harmonizovány některé klíčové aspekty bezpečnosti u malých lodí, které jsou kratší než 24 metrů, což odráží skutečnost, že tyto lodě jsou citlivější vůči místním provozním podmínkám. Kromě toho již směrnice poskytla členským státům pružnost v tom, že mohou uplatňovat vnitrostátní pravidla, pokud se domnívají, že jsou harmonizované normy pro malé lodě prakticky neproveditelné a/nebo nepřiměřené. V tomto ohledu kontrola účelnosti ukázala, že směrnice se v současnosti vztahuje pouze na 70 z 1950 malých lodí, jejichž klíčové bezpečnostní aspekty již členské státy definovaly. Proto by měly být tyto požadavky přehodnoceny.

Kontrola účelnosti navíc odhalila, že řada členských států vydává osvědčení hliníkovým lodím podle této směrnice, několik jiných států nikoli. Tím vzniká nevyrovnaná situace, jež oslabuje cíle spočívající v dosažení společné vysoké úrovně bezpečnosti cestujících, kteří podnikají vnitrostátní plavby v členských státech EU. Je výsledkem různého výkladu

¹ Výsledky této kontroly byly předloženy Evropskému parlamentu a Radě dne 16. října 2015 (COM(2015)508).

² Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/45/ES ze dne 6. května 2009 o bezpečnostních pravidlech a normách pro osobní lodě (Úř. věst. L 163, 25.6.2009, s. 1).

³ Tedy směrnice 98/18/ES, již je směrnice 2009/45/ES přepracovaným zněním.

působnosti směrnice ve vztahu k definici „rovnocenného materiálu“ a použitelnosti odpovídajících norem protipožární ochrany.

Proto se navrhuje objasnit a zjednodušit bezpečnostní pravidla a normy pro osobní lodě tak, aby bylo možné je v souladu s programem REFIT Komise snadněji aktualizovat, sledovat a vymáhat. S cílem zvýšit právní jasnost a jistotu návrh rovněž odstraňuje řadu zastaralých, nadbytečných či nejednotných odkazů na právní předpisy.

Návrh mění odpovídající definice a požadavky směrnice 2009/45/ES.

Kromě toho návrh zajišťuje, že směrnice 2009/45/ES bude sladěna se změnami, které byly zavedeny Lisabonskou smlouvou ve vztahu k pravomocím Komise přijímat akty v přenesené pravomoci nebo akty prováděcí.

1.2 Soulad s platnými předpisy v této oblasti politiky

Návrh je zcela v souladu se zjednodušujícími návrhy, jimiž se mění směrnice Rady 98/41/ES⁴, a s návrhem, který nahrazuje směrnicí Rady 1999/35/ES⁵. Návrh je plně v souladu s doporučeními, která vyplývají z kontroly účelnosti, a s bílou knihou o budoucnosti dopravy z roku 2011⁶, která uznává, že je nutné modernizovat stávající legislativní rámec EU pro bezpečnost osobních lodí.

1.3 Soulad s ostatními politikami unie

Návrh plní program Komise pro zlepšování právní úpravy tím, že zaručuje, že jsou stávající právní předpisy jednoduché a jasné, nevytváří zbytečnou zátěž a drží krok s měnícím se politickým, společenským a technologickým vývojem. Rovněž usiluje o dosažení cílů strategie námořní dopravy do roku 2018⁷ tím, že zaručuje kvalitní služby trajektové přepravy v rámci liniové osobní dopravy v EU.

2. PRÁVNÍ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

2.1 Právní základ

Jelikož tento návrh nahrazuje stávající směrnici, právním základem zůstává čl. 100 odst. 2 SFEU (bývalý čl. 80 odst. 2 Smlouvy o ES), který vymezuje opatření v oblasti námořní dopravy.

2.2 Subsidiarita

Směrnice 2009/45/ES byla utvářena převážně na základě mezinárodních požadavků a v reakci na řadu nehod lodí, při nichž došlo ke ztrátám na životech. Třebaže byly společné bezpečnostní normy pro lodě, jež provozují mezinárodní plavbu, stanoveny v mezinárodních

⁴ Směrnice Rady 98/41/ES ze dne 18. června 1998 o registraci osob na palubách osobních lodí provozujících dopravu do přístavů členských států Společenství nebo z nich (Úř. věst. L 188, 2.7.1998, s. 35).

⁵ Směrnice Rady 1999/35/ES ze dne 29. dubna 1999 o systému povinných prohlídek pro bezpečné provozování liniové dopravy loděmi typu ro-ro a vysokorychlostními osobními plavidly (Úř. věst. L 138, 1.6.1999, s. 1).

⁶ Bílá kniha „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“ (KOM/2011/0144).

⁷ Sdělení komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů - Strategické cíle a doporučení pro politiku EU v oblasti námořní dopravy do roku 2018 (KOM/2009/0008).

bezpečnostních předpisech, např. v úmluvě SOLAS, nevztahují se na osobní lodě, které provozují vnitrostátní plavbu.

Návrh zaručuje, že je zachována společná úroveň bezpečnosti zavedená směrnicí 2009/45/ES pro osobní lodě, které provozují vnitrostátní plavbu ve vodách EU, čehož by nebylo možné dosáhnout jednostrannou akcí na úrovni členských států. Zároveň návrh znovu zdůrazňuje, že je třeba zachovat rozdíly v normách, vyžadují-li to místní provozní podmínky, a že tyto rozdíly mají přidanou hodnotu.

S přihlédnutím k cíli, který se týká vnitřního trhu, a ke svobodě poskytovat v členských státech služby v námořní dopravě návrh rovněž zaručuje, že směrnice 2009/45/ES nadále usnadňuje převody lodí mezi rejstříky jednotlivých států a umožňuje, aby hospodářská soutěž v oblasti vnitrostátních plaveb probíhala za rovných podmínek, aniž by byla snížena úroveň bezpečnosti.

2.3 Proporcionalita

Jak dokládají statistiky nehod, stávající právní předpisy dosáhly vysoké úrovně bezpečnosti cestujících. Regulační náklady spojené s bezpečnostními normami EU podle všeho nejsou neúměrné ve srovnání s vnitrostátními normami, jichž by jinak bylo zapotřebí. Odhadované rozdíly v regulačních nákladech představují pouhý zlomek ve srovnání s celkovými náklady na výstavbu, provoz a údržbu.

Kromě objasnění řady definic je jedním z cílů této zjednodušující iniciativy odstranění některých zbytečných požadavků, aniž by byla snížena vysoká úroveň bezpečnosti. Návrh proto vyjímá z oblasti působnosti směrnice 2009/45/ES lodě, které jsou kratší než 24 metrů. Vzhledem k tomu, že malé lodě jsou převážně stavěny z jiných materiálů než oceli, převážná většina tohoto loďstva v současnosti nepodléhá harmonizovaným bezpečnostním normám EU (96 %). To znamená, že většině plavidel kratších než 24 již bylo uděleno osvědčení na základě vnitrostátních právních předpisů.

Kromě toho široká škála funkcí, jež tato plavidla plní (např. denní nebo noční plavby, denní turistické vyjížďky, návštěvy přístavů s určitými omezeními nebo určitou infrastrukturou), vede k velmi širokému rozsahu konstrukcí a technických řešení. Stanovení společného souboru pravidel pro menší plavidla, odpovídajících těmto různorodým funkcím, je tak nesmírně obtížné.

Stávající regulační přístup směrnice 2009/45/ES, který sestává ze závazných norem, které jsou určeny především pro ocelové (či hliníkové) lodě, byl tudíž pro takové lodě přehodnocen. Kromě toho nehody, které byly zaznamenány u malých lodí, jež nespadají do působnosti norem EU, neprokazují, že je důvod mít konkrétní obavy o bezpečnost (5 úmrtí v posledních 4 letech, ke všem došlo následkem pracovních úrazů). Na rozdíl od větších lodí bývají navíc menší lodě zpravidla až do konce provozní životnosti provozovány v jediném členském státě a jejich převody mezi členskými státy jsou omezené.

2.4 Volba nástroje

V souladu se zásadou proporcionality zůstává směrnice nadále nejvhodnější formou pro dosažení identifikovaných cílů. Stanoví společné zásady a harmonizovanou úroveň bezpečnosti, zaručuje vymáhání pravidel, ale výběr praktických a technických postupů, které se mají použít, ponechává na členských státech.

Bylo zjištěno, že nejvhodnějším řešením je návrh, kterým se mění směrnice 2009/45/ES. Alternativní možnost, aby byla navržena nová směrnice, byla zavržena kvůli omezenému počtu jasně identifikovatelných změn ve stávající směrnici.

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

3.1 Hodnocení *ex post* / kontroly účelnosti stávajících právních předpisů

Kontrola účelnosti ukázala, že klíčové cíle právních předpisů EU o bezpečnosti osobních lodí, jež se týkají bezpečnosti cestujících a vnitřního trhu, jsou celkově plněny a zůstávají vysoce relevantní. Právní rámec EU pro bezpečnost osobních lodí zajistil vysokou úroveň bezpečnosti osobních lodí v EU a rovné podmínky pro provozovatele, jakož i častější převody lodí mezi členskými státy. Kontrola účelnosti rovněž ukázala, že existuje prostor pro další zvyšování úrovně bezpečnosti, jakož i účinnosti a přiměřenosti některých regulačních požadavků. V řadě oblastí bylo doporučeno zjednodušit, objasnit či zrušit řadu dvojznačných, zastaralých nebo překrývajících se požadavků:

- a) vyloučit osobní lodě kratší než 24 metrů z oblasti působnosti směrnice 2009/45/ES a zvážit vývoj pokynů či norem pro malá plavidla a plavidla, která jsou zhotovena z jiného materiálu než oceli či z rovnocenných materiálů, a to na základě funkčních požadavků, které jsou součástí standardního rámce založeného na cílech;
- b) objasnit oblast působnosti směrnice, konkrétně:
 - objasnit, že pro účely směrnice 2009/45/ES představuje hliník materiál, jenž je rovnocenný oceli, a objasnit odpovídající požadavky na požární izolaci (např. definice prostor, které by měly být dodatečně izolovány proti požáru);
 - objasnit, že pobřežní služební plavidlo pro větrné farmy spadá mimo oblast působnosti směrnice 2009/45/ES;
 - objasnit, že tradiční lodě spadají mimo oblast působnosti směrnice 2009/45/ES, a objasnit jejich definici;
- c) objasnit a zjednodušit definici námořních oblastí ve směrnici 2009/45/ES a zároveň:
 - odstranit slova „kam se mohou osoby při ztroskotání dostat“;
 - odstranit pojem „útočiště“.

3.2 Konzultace zúčastněných stran

Vzhledem k technické povaze plánovaných návrhů byla jako nejvhodnější nástroj zvolena cílená konzultace. Odborníci z jednotlivých států byli konzultováni v rámci odborné skupiny pro bezpečnost osobních lodí. Byl uspořádán workshop, na nějž byli pozváni zástupci členských států, jakož i výrobního odvětví a sdružení cestujících. Plánovaná opatření byla prezentována při řadě příležitostí. Kromě toho plán zveřejněný na webových stránkách Europa⁸ umožnil zúčastněným stranám, aby prostřednictvím internetového formuláře poskytly zpětnou vazbu.

Shrnutí konzultací i podrobná zpětná vazba k připomínkám, které byly vzneseny během konzultace, jsou uvedeny v pracovním dokumentu útvarů Komise, který je přiložen k tomuto

⁸ http://ec.europa.eu/smart-regulation/roadmaps/index_en.htm.

návruhu. Plánovaná zjednodušující opatření byla podpořena převážnou většinou odborníků z jednotlivých států, ačkoli byla vznesena řada připomínek k přesnému znění některých návrhů. Všechny vznesené připomínky byly tudíž pečlivě přezkoumány a návrhy byly podle potřeby pozměněny. Kromě toho někteří odborníci vznesli dotazy k aspektům praktického a technického provádění, těmi se zabývá pracovní dokument útvarů Komise, který je přiložen k návrhu, a jsou začleněny do plánu provádění.

Zúčastněné strany z výrobního odvětví trvaly na tom, aby klíčové zásady současného právního rámce zůstaly beze změn (a zdůraznily náklady na zvýšení bezpečnosti hliníkových lodí v některých členských státech), zatímco sdružení cestujících vyzvalo ke zvýšení úrovně bezpečnosti a varovalo před jejím snižováním. Návrh proto zaručuje, že je zachována stávající úroveň bezpečnosti a že je v rozsahu, který umožňuje zjednodušující rámec, zvýšena (např. objasněním, že hliníkové lodě by měly být stavěny v souladu s bezpečnostními normami směrnice).

3.3 Sběr a využití výsledků odborných konzultací

Tento přezkum vychází v první řadě z údajů shromážděných při kontrole účelnosti, které jsou uvedeny v pracovním dokumentu útvarů Komise s názvem „Úprava kursu: kontrola účelnosti právních předpisů EU o bezpečnosti osobních lodí“, který byl přijat dne 16. října 2015⁹.

Kromě údajů a konzultací, které se uskutečnily v rámci kontroly účelnosti, si příprava tohoto zjednodušujícího návrhu vyžádala vstup ze strany technických a právních odborníků v souvislosti s konkrétní formulací technických definic a návrhem jasného právního znění. Tyto odborné poznatky byly získány interně ve spolupráci s Evropskou agenturou pro námořní bezpečnost a odbornou skupinou pro bezpečnost osobních lodí. Jsou uvedeny v pracovním dokumentu útvarů Komise, který je přiložen k tomuto návrhu.

3.4 Posouzení dopadů

Návrh bezprostředně navazuje na kontrolu účelnosti, při níž byly podrobně vymezeny záležitosti ke zjednodušení a posouzen potenciál pro zjednodušení. Jak zdůrazňuje plán, plánovaná opatření buď nebudou mít podle očekávání žádné výrazné dopady (tedy nad rámec těch, které jsou nezměřitelné, např. právní jasnosti, jistoty či jednoduchosti), nebo nebyla určena žádná podstatně odlišná řešení. V souladu s pokyny Komise pro zlepšování právní úpravy nebylo provedeno plnohodnotné posouzení dopadů.

Ke zjednodušujícímu návrhu je nicméně přiložen pracovní dokument útvarů Komise, který připomíná doporučení, jež vyplynula z kontroly účelnosti, a vysvětluje navrhovaná řešení z technického i právního hlediska. Obsahuje shrnutí a zpětnou vazbu ke konzultaci zúčastněných stran, která byla provedena na podporu této iniciativy. Je k němu rovněž přiložen plán provádění.

3.5 Účelnost právních předpisů a zjednodušování

Zjednodušující potenciál tohoto návrhu spočívá v první řadě v nezměřitelných dopadech, jako je právní jasnost, jistota a jednoduchost, které vyplývají ze zjednodušení oblasti působnosti směrnice a z jednodušší definice námořních oblastí.

⁹

SWD(2015)197.

Měla by být stanovena lhůta, během které musí lodě, jež byly před vstupem této směrnice v platnost postaveny z rovnocenného materiálu a jsou delší než 24 m, splnit technické požadavky stanovené směrnicí. Dostatečně dlouhá přechodná doba by měla co nejvíce usnadnit úpravu. Pokud jde o námořní oblasti, návrh by v první řadě odstranil nadbytečná nebo zastaralá kritéria a pouze v minimálním rozsahu by ovlivnil způsob, jímž členské státy námořní oblasti vymezují.

Návrh rovněž zvyšuje právní jasnost tím, že odstraňuje řadu nadbytečných, nesprávných či nejednotných odkazů na právní předpisy.

3.6 Základní práva

Návrh nemá žádné důsledky z hlediska ochrany základních práv.

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Návrh nemá žádné důsledky pro rozpočet Unie.

5. OSTATNÍ PRVKY

5.1 Plán provádění a opatření pro monitorování, hodnocení a ohlašování

K návrhu je přiložen plán provádění, jenž uvádí výčet akcí, které jsou nutné k provedení zjednodušujících opatření, a vymezuje hlavní technické, právní a časové problémy spojené s prováděním.

Byla určena vhodná opatření pro monitorování a ohlašování, aniž by vznikly nové ohlašovací povinnosti a administrativní zátěž. Klíčové informace o loďstvu, nehodách a dodržování předpisů budou shromažďovány za pomoci agentury EMSA, odborné skupiny pro bezpečnost osobních lodí a na základě databáze Evropské informační platformy pro námořní nehody (European Marine Casualty Information Platform - EMCIP). Vzhledem k tomu, že celý cyklus plánovaných prováděcích návštěv ze strany agentury EMSA bude podle odhadů trvat 5 let, cyklus hodnocení právních předpisů EU o bezpečnosti osobních lodí by měl být stanoven na sedm ročních intervalů.

5.2 Vysvětlující dokumenty

Vysvětlující dokumenty se nevyžadují, jelikož zjednodušující opatření nemají podstatnou či složitou povahu.

5.3 Podrobné vysvětlení konkrétních ustanovení návrhu

Definice a oblast působnosti

Článek 2 se mění tak, aby byly odstraněny nadbytečné, nejednotné či nesprávné odkazy, zejména ve vztahu k předpisu o stabilitě v neporušeném stavu (je doplněn chybějící odkaz), předpisu pro bezpečnost vysokorychlostních plavidel (HSC) (odkaz opraven), definici výšky příde (odstraněna nadbytečná část), oblasti přístavu (sladěna s definicí námořní oblasti), útočišti (odstraněno jako nadbytečné v souladu se zjednodušením definic námořní oblasti), přístavnímu státu (nahrazuje hostitelský stát v souladu s přezkumem směrnice 1999/35/ES) a uznanému subjektu (aktualizovaný odkaz).

Článek 2 se rovněž mění tak, aby stanovil nové definice tradiční lodě (přesunuta z článku 3 a aktualizována tak, aby zohledňovala definici tradiční lodě ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2002/59/ES¹⁰), plachetnice (nová definice), rekreační jachty a plavidla (přesunuta z článku 3 a dále sladěna s úmluvou SOLAS), obslužné lodě (nová definice) a rovnocenného materiálu (přesunuta z přílohy 1 a změněna tak, aby bylo jasné, že lodím postaveným z takovýchto materiálů musí být uděleno osvědčení podle této směrnice).

Článek 3 se mění tak, aby lodě kratší než 24 metrů byly vyloučeny z oblasti působnosti směrnice, aby byl odstraněn nesprávný odkaz na „cestující“ z nadpisů písmen a) a b) a aby bylo objasněno, že se směrnice nevztahuje na plachetnice, obslužné lodě a lodě uvedené v kodexu lodí pro zvláštní účely (Special Purpose Ships, SPS) (včetně pobřežních zásobovacích plavidel).

Třídy osobních lodí a uplatnění

Článek 4 se mění tak, aby byly zjednodušeny definice námořních oblastí C a D (jsou odstraněny odkazy na kritéria „kam se mohou osoby při ztroskotání dostat“ a „vzdálenost k útočišti“) a aby se objasnilo, že námořní oblasti jsou členskými státy vymezovány tak, aby byla jasně vymezena vnitřní hranice námořní oblasti D.

Článek 5 se mění tak, aby byl aktualizován odkaz na hostitelský stát (nahrazen státem přístavním) a také odkaz na směrnici Evropského parlamentu a Rady 2009/16/ES¹¹ a směrnici Evropského parlamentu a Rady 2014/90/ES¹².

Bezpečnostní požadavky

Článek 6 se mění tak, aby byl aktualizován odkaz na směrnici Evropského parlamentu a Rady 2009/15/ES¹³, aby bylo odstraněno opakující se písmeno c), aby byl aktualizován odkaz na hostitelský stát (nahrazen státem přístavním), aby bylo objasněno, že požadavek týkající se změny se má vztahovat na všechny lodě (jsou-li změněny na lodě osobní), nikoli pouze na stávající osobní lodě (převedení písmene e) do nového odstavce 5), aby byla odstraněna nadbytečná část odkazu na předpis DSC v odst. 4 písm. a) čtvrtém pododstavci, aby bylo odstraněno zastaralé písmeno f) a vloženo nové datum uplatnění pro všechny lodě, které jsou zhotoveny z rovnocenného materiálu před vstupem této směrnice v platnost.

Články 7 a 8 se mění tak, aby byly odstraněny zastaralé části.

Dodatečné bezpečnostní požadavky, rovnocenné požadavky, výjimky a ochranná opatření

Článek 9 se mění tak, aby byl z odstavce 2 odstraněn nesprávný odkaz na přílohu 1 a aby se usnadnilo oznamování opatření stanovených v tomto článku prostřednictvím databáze zřízené za tímto účelem.

¹⁰ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/59/ES ze dne 27. června 2002, kterou se stanoví kontrolní a informační systém Společenství pro provoz plavidel a kterou se zrušuje směrnice Rady 93/75/EHS (Úř. věst. L 208, 5.8.2002, s. 10).

¹¹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/16/ES ze dne 23. dubna 2009 o státní přístavní inspekci (Úř. věst. L 131, 28.5.2009, s. 57).

¹² Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/90/EU ze dne 23. července 2014 o lodní výstroji a o zrušení směrnice Rady 96/98/ES (Úř. věst. L 257, 28.8.2014, s. 146).

¹³ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/15/ES ze dne 23. dubna 2009, kterou se stanoví společná pravidla a normy pro subjekty pověřené inspekcemi a prohlídkami lodí a pro související činnosti námořní správy (Úř. věst. L 131, 28.5.2009, s. 47).

Postup projednávání ve výboru a pozměňovací postup

Články 10 a 11 jsou sladěny se Smlouvou o fungování Evropské unie, pokud jde o pravomoci Komise přijímat akty v přenesené pravomoci a prováděcí akty. Ze stejného důvodu byl do textu doplněn článek 10a (výkon přenesení pravomoci).

Osvědčení

Článek 13 se mění tak, aby bylo objasněno, že osvědčení o bezpečnosti osobní lodi se udělí pouze lodím, které splňují požadavky této směrnice, a že toto osvědčení musí obsahovat všechna opatření stanovená v článku 9, nikoli pouze výjimky.

Mezinárodní rozměr

Článek 14 se mění tak, aby byl sladěn se Smlouvou o fungování Evropské unie, pokud jde o vnější zastupování.

Ustanovení o hodnocení

Do textu byl doplněn článek 16a, který obsahuje ustanovení o hodnocení.

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

kterou se mění směrnice 2009/45/ES o bezpečnostních pravidlech a normách pro osobní lodě

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

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

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru¹⁴,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů¹⁵,

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Aby byla zachována vysoká úroveň bezpečnosti zajišťovaná společnými bezpečnostními normami, které jsou definovány ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2009/45/ES¹⁶, a zachovány rovné podmínky, mělo by se uplatňování uvedené směrnice zlepšit. Směrnice 2009/45/ES by se měla vztahovat pouze na osobní lodě a plavidla, pro něž byly navrženy bezpečnostní normy. Řada zvláštních typů lodí, např. obslužné lodě, plachetnice nebo lodě, které přepravují vyškolené pracovníky pracující na lodi nebo zařízení na moři, by proto měla být z oblasti její působnosti vyloučena
- (2) Program pro účelnost a účinnost právních předpisů (REFIT)¹⁷ ukázal, že ne všechny členské státy udělují osvědčení hliníkovým lodím podle směrnice 2009/45/ES. Tím vzniká nevyrovnaná situace, která oslabuje cíle spočívající v dosažení společné vysoké úrovně bezpečnosti cestujících, kteří podnikají vnitrostátní plavby v Unii. Aby se zabránilo nejednotnému uplatňování v důsledku výkladu oblasti působnosti směrnice ve vztahu k definici hliníku jakožto rovnocenného materiálu a použitelnosti souvisejících norem protipožární ochrany, měla by být objasněna definice rovnocenného materiálu.
- (3) Aby se zvýšila právní jasnost a jednotnost, měla by být aktualizována řada definic a odkazů a tyto definice a odkazy by měly být dále sladěny se souvisejícími mezinárodními pravidly nebo pravidly Unie. Přitom je třeba věnovat zvláštní péči tomu, aby se nezměnila stávající působnost ani úroveň bezpečnosti stanovená směrnicí 2009/45/ES. Zejména by měla být definice tradiční lodě lépe sladěna se směrnicí

¹⁴ Úř. věst. C [...], [...], s. [...].

¹⁵ Úř. věst. C [...], [...], s. [...].

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

¹⁷ COM(2015)508.

Evropského parlamentu a Rady 2002/59/ES¹⁸ a zároveň by měla být zachována stávající kritéria týkající se roku stavby a typu materiálu. Definice rekreační jachty a plavidla by měla být lépe sladěna s Mezinárodní úmluvou o bezpečnosti lidského života na moři (úmluva SOLAS).

- (4) S ohledem na zásadu proporcionality se ukázalo, že je obtížné přizpůsobit stávající normativní požadavky odvozené z úmluvy SOLAS menším osobním plavidlům kratším než 24 metrů. Kromě toho jsou malé lodě stavěny především z jiných materiálů než oceli a pouze velmi omezenému počtu takových lodí tudíž bylo uděleno osvědčení podle směrnice 2009/45/ES. Jelikož nepanují zvláštní obavy o bezpečnost a směrnice nestanoví odpovídající normy, měly by být tudíž lodě kratší než 24 metrů vyloučeny z oblasti její působnosti a měly by být podrobeny specifickým bezpečnostním normám, které určí členské státy, jež mohou lépe posoudit místní plavební omezení pro tyto lodě z hlediska vzdálenosti k pobřeží či přístavu a povětrnostních podmínek.
- (5) Aby se dále zjednodušily definice námořních oblastí, které jsou stanoveny směrnicí 2009/45/ES, a co nejvíce omezila narušení pro členské státy, měla by být odstraněna nadbytečná či nepřiměřená kritéria. Je třeba zachovat úroveň bezpečnosti a zároveň zjednodušit definici námořních oblastí, v nichž mohou být provozovány lodě třídy C a D, a to odstraněním kritérií „kam se mohou osoby při ztroskotání dostat“ a „vzdálenost k útočišti“ používaná pro účely definování námořních oblastí. Vhodnost konkrétního pobřeží jako útočiště představuje dynamický parametr, který by měl být členskými státy posuzován v jednotlivých případech zvlášť, a v nezbytných případech by v osvědčení o bezpečnosti osobní lodi měla být uvedena veškerá provozní omezení konkrétní lodi, která souvisejí s její vzdáleností od útočiště.
- (6) Aby byly eliminovány nezáměrné nepříznivé důsledky stávajících ustanovení, podle nichž nelze změněné nákladní lodě považovat za nové osobní lodě, mělo by být objasněno, že se požadavky týkající se změny vztahují na jakoukoli loď, nikoli pouze na stávající osobní lodě.
- (7) Aby se zvýšila transparentnost a aby se členským státům usnadnilo oznamování výjimek, rovnocenných požadavků a dodatečných bezpečnostních opatření, měla by Komise za tímto účelem zřídit a spravovat databázi. Databáze by měla zahrnovat oznámená opatření v jejich navržené a přijaté podobě.
- (8) Vzhledem ke změnám zavedeným Smlouvou o fungování Evropské unie by měly být odpovídajícím způsobem aktualizovány pravomoci k provádění směrnice 2009/45/ES svěřené Komisi. V souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011¹⁹ by měly být přijaty prováděcí akty.
- (9) Aby se zohlednil vývoj na mezinárodní úrovni a zkušenosti a zvýšila transparentnost, měla by být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o vyloučení změn mezinárodních nástrojů z působnosti této směrnice, je-li to nezbytné, a aktualizaci technických požadavků a stanovení podmínek používání databáze spravované Komisí s cílem

¹⁸ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/59/ES ze dne 27. června 2002, kterou se stanoví kontrolní a informační systém Společenství pro provoz plavidel a kterou se zrušuje směrnice Rady 93/75/EHS (Úř. věst. L 208, 5.8.2002, s. 10).

¹⁹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).

přijímat od členských států oznámení výjimek a žádostí o odchylky v souladu se stávající směrnici. Je obzvláště důležité, aby Komise během přípravné práce uspořádala vhodné konzultace včetně konzultací na odborné úrovni a aby byly tyto konzultace vedeny v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě o zdokonalení tvorby právních předpisů ze dne 13. dubna 2016. Aby se zejména zaručila rovnocenná účast na přípravě aktů v přenesené pravomoci, Evropský parlament a Komise obdrží všechny dokumenty ve stejném okamžiku jako odborníci členských států a jejich odborníci mají systematicky přístup na zasedání odborných skupin Komise, které se zabývají přípravou aktů v přenesené pravomoci.

- (10) Aby se zajistily rovné podmínky pro osobní lodě, které provozují plavby z přístavů a do přístavů Unie, a to bez ohledu na povahu plaveb, které provozují, měly by být činnosti Unie, které mají urychlit stávající práci v rámci Mezinárodní námořní organizace (IMO) s cílem revidovat předpisy úmluvy SOLAS, sladěny se Smlouvou o fungování Evropské unie.
- (11) S ohledem na celý monitorovací cyklus návštěv ze strany Evropské agentury pro námořní bezpečnost by Komise měla vyhodnotit provádění směrnice 2009/45/ES nejpozději do [sedm let po datu uvedeném v čl. 2 odst. 1 druhém pododstavci] a měla by o něm podat zprávu Evropskému parlamentu a Radě. Členské státy by měly s Komisí spolupracovat při shromažďování všech informací, které jsou pro toto hodnocení nezbytné.
- (12) Směrnice 2009/45/ES by proto měla být odpovídajícím způsobem změněna,
- PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:**

Článek 1 **Změny směrnice 2009/45/ES**

Směrnice 2009/45/ES se mění takto:

- 1) článek 2 se mění takto:
- a) písmeno a) se nahrazuje tímto:
- „a) ‚mezinárodními úmluvami‘ tyto úmluvy s jejich změnami, tzn. jejich aktuální znění:
- i) Mezinárodní úmluva o bezpečnosti lidského života na moři z roku 1974 (dále jen ‚úmluva SOLAS z roku 1974‘); a
- ii) Mezinárodní úmluva o nákladové značce z roku 1996 a její protokoly;“;
- b) písmeno b) se nahrazuje tímto:
- „b) ‚předpisem o stabilitě v nepoškozeném stavu‘ ‚Předpis o stabilitě v nepoškozeném stavu pro všechny typy lodí uváděné v dokumentech IMO‘ obsažený v rezoluci IMO A.749 (18) ze dne 4. listopadu 1993 nebo ‚Mezinárodní předpis o stabilitě v nepoškozeném stavu z roku 2008‘ obsažený v rezoluci IMO MSC.267(85) ze dne 4. prosince 2008, oba v platném znění;“;
- c) bod ii) písmene g) se nahrazuje tímto:
- „ii) jejich maximální rychlost vymezená v bodě 1.4.30 předpisu HSC 1994 a v bodě 1.4.38 předpisu HSC 2000 nižší než 20 uzlů;“;

- d) písmeno m) se nahrazuje tímto:
 „m) ‚výškou přídě‘ výška přídě definovaná v pravidle 39 Mezinárodní úmluvy o nákladové značce z roku 1966;“;
- e) písmeno r) se nahrazuje tímto:
 „r) ‚oblastí přístavu‘ jakákoli jiná oblast než námořní oblast uvedená v seznamu podle čl. 4 odst. 2, jak ji vymezují členské státy, jež dosahuje k nejvzdálenějším trvalým přístavním hrázím, které tvoří součást přístavu, nebo k hranicím vymezeným přírodními zeměpisnými objekty, které chrání ústí řeky nebo podobnou odcloněnou oblast;“;
- f) písmeno s) se zrušuje;
- g) písmeno u) se nahrazuje tímto:
 „u) ‚přístavním státem‘ členský stát, do nebo z jehož přístavu nebo přístavů loď nebo plavidlo plující pod jinou vlajkou, než je vlajka tohoto členského státu, uskutečňuje vnitrostátní plavbu;“;
- h) písmeno v) se nahrazuje tímto:
 „v) ‚uznaným subjektem‘ subjekt uznaný v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 391/2009*;
-
- * Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 391/2009 ze dne 23. dubna 2009, kterým se stanoví společná pravidla a normy pro subjekty pověřené inspekcemi a prohlídkami lodí (Úř. věst. L 131, 28.5.2009, s. 11).“;
- i) písmeno y) se nahrazuje tímto:
 „y) ‚osobami s omezenou schopností pohybu a orientace‘ osoby, které trpí při používání veřejné dopravy zvláštními obtížemi, včetně starších osob, zdravotně postižených osob, osob se smyslovou poruchou a osob na invalidním vozíku, těhotných žen a osob doprovázejících malé děti;“;
- j) doplňují se nová písmena, která znějí:
- „z) ‚plachetnicí‘ loď poháněná především plachtami, i když je vybavena mechanickým pohonem pro pomocné či nouzové účely;
- za) ‚rovnocenným materiálem‘ slitina hliníku nebo každý nehořlavý materiál, který si díky jeho izolaci ke konci jeho použitelného vystavení standardní zkoušce hořlavosti zachová strukturální vlastnosti a neporušenost rovnocenné s ocelí;
- zb) ‚standardní zkouškou hořlavosti‘ zkouška, při níž jsou vzorky příslušných přepážek nebo palub vystaveny ve zkušební peci teplotám přibližně odpovídajícím standardní křivce v souřadnicích čas — teplota v souladu se zkušební metodou upřesněnou v Mezinárodním předpisu pro uplatnění postupů zkoušek hořlavosti z roku 2010 obsaženém v rezoluci IMO MSC.307(88) z dne 3. prosince 2010 v platném znění;
- zc) ‚tradiční lodí‘ jakýkoli druh historické osobní lodě, která byla navržena před rokem 1965, a její napodobeniny zhotovené převážně za použití původních materiálů, včetně lodí určených k podpoře a propagaci

tradičních dovedností a námořnictví, které dohromady slouží jako živoucí kulturní památka provozovaná podle tradičních zásad námořnictví a technických zručností;

- zd) „rekreační jachtou/plavidlem“ plavidlo, které nepřeváží náklad a více než 12 cestujících, neslouží pro obchodní účely, bez ohledu na druh pohonu;
- ze) „obslužnou lodí“ člun přepravovaný na palubě lodi, používaný k přepravě více než 12 cestujících ze stojící osobní lodě na pevninu a zpět;
- zf) „opravami, přestavbami a úpravami lodí většího rozsahu“ kterákoli z následujících možností:
 - každá změna, která podstatně mění rozměry lodi, např. prodloužení přidáním nového hlavního žebra,
 - každá změna, která podstatně mění počet cestujících přepravovaných na lodi, např. paluba se změní na obytné prostory pro cestující,
 - každá změna, která podstatně zvýší životnost lodi, např. modernizace obytných prostor pro cestující na celé jedné palubě,
 - každá změna jakéhokoli typu lodě na osobní loď.“;

2) článek 3 se nahrazuje tímto:

„Článek 3 **Oblast působnosti**

1. Tato směrnice se vztahuje na následující osobní lodě a plavidla bez ohledu na jejich vlajku, provozují-li vnitrostátní plavbu:

- a) nové a stávající osobní lodě o délce nejméně 24 metrů;
- b) vysokorychlostní osobní plavidla.

Každý členský stát v postavení přístavního státu zabezpečí, aby osobní lodě a vysokorychlostní osobní plavidla plující pod vlajkou státu, který není členským státem, plně vyhověly požadavkům této směrnice, než budou moci provozovat vnitrostátní plavbu tohoto členského státu.

2. Tato směrnice se nevztahuje na:

- a) tyto lodě:
 - i) válečné lodě a lodě pro dopravu vojsk,
 - ii) plachetnice a plavidla nepoháněná mechanickými prostředky,
 - iii) plavidla postavená z jiného materiálu než z oceli nebo rovnocenného materiálu, na která se nevztahují normy týkající se vysokorychlostních plavidel (rezoluce MSC 36(63) nebo MSC.97(73)) nebo dynamicky poháněných plavidel (rezoluce A.373 (X)),
 - iv) dřevěná plavidla primitivní konstrukce,
 - v) tradiční lodě,
 - vi) rekreační jachty,
 - vii) plavidla provozovaná výlučně v oblastech přístavů,

- viii) lodě uvedené v pravidle 1.2.3 kapitoly I Předpisu o bezpečnosti lodí pro zvláštní účely, rezoluce IMO MSC.266(84) ze dne 13. května 2008 v platném znění; nebo
- ix) obslužné lodě;
- b) tato vysokorychlostní plavidla:
 - i) válečné lodě a lodě pro dopravu vojsk,
 - ii) rekreační plavidla,
 - iii) plavidla provozovaná výlučně v oblastech přístavů, nebo
 - iv) plavidla uvedená v pravidle 1.2.3 kapitoly I Předpisu o bezpečnosti lodí pro zvláštní účely, rezoluce IMO MSC.266(84) ze dne 13. května 2008 v platném znění.“;
- 3) článek 4 se mění takto:
 - (a) odstavec 1 se nahrazuje tímto:

„1. Osobní lodě jsou rozděleny do následujících tříd podle námořních oblastí, v nichž jsou provozovány:

„Třída A“	osobní loď provozující vnitrostátní plavbu, kromě plavby zajišťované loděmi tříd B, C a D.
„Třída B“	osobní loď provozující vnitrostátní plavbu, během které není při průměrné výšce přílivu vzdálená nikdy více než 20 mil od pobřežní linie.
„Třída C“	osobní loď provozující vnitrostátní plavbu, během které není při průměrné výšce přílivu vzdálená nikdy více než 5 mil od pobřežní linie, a to v námořních oblastech, kde je pravděpodobnost významné výšky vln překračující 2,5 metru nižší než 10 % za období jednoho roku při celoročním provozu nebo za konkrétní vymezené období při provozu výlučně v tomto období (např. při letním provozu).
„Třída D“	osobní loď provozující vnitrostátní plavbu, během které není při průměrné výšce přílivu vzdálená nikdy více než 3 míle od pobřežní linie, a to v námořních oblastech, kde je pravděpodobnost významné výšky vln překračující 1,5 metru nižší než 10 % za období jednoho roku při celoročním provozu nebo za konkrétní vymezené období při provozu výlučně v tomto období (např. při letním provozu).

“;

- b) v odstavci 2 se písmeno a) nahrazuje tímto:
 - „a) zřídí a podle potřeby aktualizuje seznam námořních oblastí spadajících do jeho výsostných vod s vymezením vnitřní hranice námořní oblasti, v níž mohou být provozovány lodě třídy D, a zón, v nichž mohou být lodě jednotlivých tříd v provozu celoročně nebo případně s omezením na určitou část roku podle kritérií uvedených v odstavci 1;“;

4) článek 5 se mění takto:

a) v odstavci 2 se druhý pododstavec nahrazuje tímto:

Každý členský stát v postavení přístavního státu uzná osvědčení o bezpečnosti vysokorychlostního plavidla a povolení k provozu vydané jiným členským státem pro vysokorychlostní osobní plavidla provozující vnitrostátní plavbu nebo osvědčení o bezpečnosti osobní lodi uvedené v článku 13 vydané jiným členským státem pro osobní lodě provozující vnitrostátní plavbu.“;

b) odstavce 3 a 4 se nahrazují tímto:

„3. Přístavní stát může provádět inspekce osobních lodí nebo vysokorychlostních osobních plavidel provozujících vnitrostátní plavbu a prověřovat jejich doklady v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2009/16/ES*.

4. Má se za to, že lodní výstroj, která splňuje požadavky stanovené směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2014/90/EU**, splňuje požadavky stanovené touto směrnicí.

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

** Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/90/EU ze dne 23. července 2014 o lodní výstroji a o zrušení směrnice Rady 96/98/ES (Úř. věst. L 257, 28.8.2014, s. 146).“;

5) článek 6 se mění takto:

a) odstavec 1 se mění takto:

i) písmeno a) se nahrazuje tímto:

„a) stavba a údržba trupu lodě, hlavního a pomocného strojního zařízení, elektrických a automatických zařízení musí vyhovovat normám stanoveným pro klasifikaci podle pravidel uznaného subjektu nebo rovnocenných pravidel uplatňovaných správou podle čl. 11 odst. 2 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/15/ES*.

* Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/15/ES ze dne 23. dubna 2009, kterou se stanoví společná pravidla a normy pro subjekty pověřené inspekcemi a prohlídkami lodí a pro související činnosti námořní správy (Úř. věst. L 131, 28.5.2009, s. 47).“;

ii) písmeno c) se zrušuje;

b) v písmeni b) odstavce 2 se zrušuje bod ii);

c) odstavec 3 se mění takto:

i) písmena c) a d) se nahrazují tímto:

„c) stávající osobní lodě tříd C a D musí vyhovovat odpovídajícím požadavkům stanoveným v této směrnici a v případě záležitostí nezahrnutých do těchto požadavků musí vyhovovat pravidlům

správy státu vlajky; taková pravidla musí zajišťovat úroveň bezpečnosti rovnocennou úrovni bezpečnosti podle kapitol II-1 a II-2 přílohy I a přitom přihlížet ke zvláštním místním provozním podmínkám v námořních oblastech, v nichž mohou být lodě této třídy provozovány;

správa státu vlajky musí obdržet souhlas přístavního státu s těmito pravidly, než budou moci stávající lodě tříd C a D provozovat pravidelnou vnitrostátní plavbu v přístavním státě.

- d) domnívá-li se členský stát, že pravidla vyžadovaná správou přístavního státu podle písmene c) tohoto odstavce nejsou přiměřená, oznámí to neprodleně Komisi. Komise prostřednictvím prováděcího aktu rozhodne, zda jsou pravidla vyžadovaná správou přístavního státu přiměřená. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 11 odst. 2.“;
- ii) písmena e) a f) se zrušují;
- d) odstavec 4 se mění takto:
 - i) v písmeni a) se třetí odrážka nahrazuje tímto:

„— plně vyhovují požadavkům Předpisu o bezpečnosti pro dynamicky poháněná plavidla (předpis DSC) v rezoluci IMO A.373(10) v platném znění;“;
 - ii) písmeno c) se nahrazuje tímto:

„c) stavba a údržba vysokorychlostních osobních plavidel a jejich vybavení musí vyhovovat pravidlům pro klasifikaci vysokorychlostního plavidla uznaného subjektu nebo rovnocenným pravidlům uplatňovaným správou v souladu s čl. 11 odst. 2 směrnice 2009/15/ES.“;
- e) doplňují se nové odstavce 5 a 6, které znějí:
 - „5. Pokud jde o opravy, změny a úpravy většího rozsahu a s tím související úpravy nových a stávajících lodí, musí vyhovovat požadavkům na nové lodě stanoveným v odst. 2 písm. a); změny uskutečněné na lodí, jejichž jediným záměrem je dosáhnout vyšší schopnosti přežití, nejsou považovány za změny většího rozsahu.
 - 6. Lodě zhotovené z rovnocenného materiálu před vstupem této směrnice v platnost splní požadavky této směrnice do [5 let od data uvedeného v čl. 2 odst. 1 druhém pododstavci].“;
- 6) v článku 7 se zrušuje odstavec 2;
- 7) článek 8 se mění takto:
 - a) v odstavci 3 se zrušuje druhý pododstavec;
 - b) odstavec 4 se zrušuje;
- 8) článek 9 se mění takto:
 - a) odstavec 2 se nahrazuje tímto:

„2. Členský stát může postupem podle odstavce 4 přijmout opatření připouštějící rovnocenné požadavky namísto určitých zvláštních požadavků této směrnice, pokud jsou alespoň tak účinné jako uvedené požadavky.“;

- b) odstavec 4 se nahrazuje tímto:

„4. Členský stát, který využije ustanovení odstavců 1, 2 nebo 3, postupuje v souladu s druhým až pátým pododstavcem tohoto odstavce.

Tento členský stát oznámí Komisi opatření, která zamýšlí přijmout, včetně údajů nutných k potvrzení, že bezpečnost je zachována na dostatečné úrovni.

Jestliže Komise do šesti měsíců od oznámení prostřednictvím prováděcího aktu rozhodne, že navržená opatření nejsou odůvodněná, je uvedený členský stát vyzván, aby navržená opatření změnil nebo je nepřijal. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 11 odst. 2.

Přijatá opatření musí být vymezena v odpovídajících vnitrostátních právních předpisech a sdělena Komisi a ostatním členským státům.

Opatření uvedená ve druhém a čtvrtém pododstavci se oznámí prostřednictvím databáze zřízené a spravované za tímto účelem Komisí. Komise je zmocněna přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 10a, pokud jde o podmínky přístupu k této databázi.“;

- c) v odstavci 5 se písmeno c) nahrazuje tímto:

„c) Komise prostřednictvím prováděcího aktu rozhodne, zda je rozhodnutí členského státu pozastavit provoz této loď nebo plavidla nebo uložení dalších opatření odůvodněné vážným ohrožením bezpečnosti života nebo majetku nebo životního prostředí či nikoliv, a jestliže je pozastavení nebo opatření neodůvodněné, je dotýčný členský stát vyzván, aby odvolal toto pozastavení provozu nebo opatření. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 11 odst. 2.“;

- 9) článek 10 se mění takto:

- a) v odstavci 1 se písmeno d) nahrazuje tímto:

„d) zvláštní odkazy na mezinárodní úmluvy a rezoluce IMO obsažené v čl. 2 písm. g), m) a q), čl. 3 odst. 2 písm. a), čl. 6 odst. 1 písm. b), čl. 6 odst. 2 písm. b).“;

- b) odstavce 3 a 4 se nahrazují tímto:

„3. Komise je zmocněna přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 10a, aby přijala změny uvedené v odstavcích 1 a 2 tohoto článku.

4. Komise je zmocněna přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 10a, jimiž se mění tato směrnice s cílem vyloučit z její působnosti jakékoli změny mezinárodních nástrojů uvedených v článku 2, pouze tehdy, je-li na základě hodnocení provedeného Komisí jasně patrné, že existuje riziko, že mezinárodní změna sníží úroveň námořní bezpečnosti, prevence znečištění z lodí nebo ochrany životních a pracovních podmínek na lodích stanovenou námořními právními předpisy Unie nebo že bude změna s těmito předpisy neslučitelná.“;

- 10) vkládá se nový článek 10a, který zní:

Výkon přenesení pravomoci

1. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedené v čl. 9 odst. 4, čl. 10 odst. 3 a čl. 10 odst. 4, a to s výhradou podmínek stanovených v tomto článku.
2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedené v čl. 9 odst. 4, čl. 10 odst. 3 a čl. 10 odst. 4 se na Komisi přenesou na dobu neurčitou, která začne plynout od [datum vstupu v platnost].
3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v čl. 9 odst. 4, čl. 10 odst. 3 a čl. 10 odst. 4 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určených. Nabývá účinku dnem po zveřejnění rozhodnutí v *Úředním věstníku Evropské unie* nebo k pozdějšímu datu, které je v něm stanoveno. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.
4. Před přijetím aktu v přenesené pravomoci se Komise poradí s odborníky, které určí každý členský stát v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě o zdokonalení tvorby právních předpisů ze dne 13. dubna 2016.
5. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.
6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 9 odst. 4, čl. 10 odst. 3 nebo čl. 10 odst. 4 vstoupí v platnost pouze, pokud proti němu Evropský parlament a Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty Komisi informují, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.
7. Akt v přenesené pravomoci, jímž se z působnosti této směrnice vylučuje jakákoli změna mezinárodních nástrojů v souladu s čl. 10 odst. 4, se přijme alespoň tři měsíce předtím, než skončí platnost doby, která je mezinárodně stanovena pro tichý souhlas s dotčenou změnou, nebo před plánovaným datem vstupu zmíněné změny v platnost. V době před vstupem takového aktu v přenesené pravomoci v platnost se členské státy zdrží jakékoli iniciativy, která by měla změnu začlenit do vnitrostátních právních předpisů nebo která by měla změnu uplatnit na dotčený mezinárodní nástroj.“;

11) článek 11 se mění takto:

a) odstavec 2 se nahrazuje tímto:

„2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011*.

* Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).“;

b) odstavec 3 se zrušuje;

12) článek 12 se mění takto:

- a) odstavec 1 se nahrazuje tímto:
- „1. Každá osobní loď podléhá prohlídkám vykonávaným správou státu vlajky uvedeným v písmenech a), b) a c):
- a) počáteční prohlídka před uvedením lodě do provozu;
- b) pravidelná prohlídka jednou za 12 měsíců a
- c) další prohlídky podle potřeby.“;
- b) odstavec 2 se zrušuje;
- 13) článek 13 se mění takto:
- a) odstavec 1 se nahrazuje tímto:
- „1. Všechny nové a stávající osobní lodě, které splňují požadavky této směrnice, musí mít osvědčení o bezpečnosti osobní lodi v souladu s touto směrnicí. Osvědčení se vystavuje podle vzoru stanoveného v příloze II. Toto osvědčení vydává správa státu vlajky po provedení počáteční prohlídky podle čl. 12 odst. 1 písm. a).“;
- b) v odstavci 3 se třetí pododstavec nahrazuje tímto:
- „Před vydáním povolení k provozu pro vysokorychlostní osobní plavidla ve vnitrostátní plavbě přístavního státu dohodne správa státu vlajky s přístavním státem všechny provozní podmínky spojené s provozem plavidla v přístavním státě. Správa státu vlajky uvede všechny tyto podmínky v povolení k provozu.“;
- c) odstavec 4 se nahrazuje tímto:
- „4. Dodatečná bezpečnostní opatření, rovnocenné náhrady a výjimky udělené lodím nebo plavidlu podle čl. 9 odst. 1, 2 a 3 se zaznamenají do osvědčení lodi nebo plavidla.“;
- 14) článek 14 se nahrazuje tímto:

„Článek 14

Pravidla úmluvy SOLAS z roku 1974

1. Co se týče osobních lodí provozujících mezinárodní plavbu, Unie předloží organizaci IMO návrhy, aby urychlila práce probíhající v IMO na revizi pravidel úmluvy SOLAS z roku 1974 v platném znění obsahujících otázky ponechané na uvážení správ, zpracovala jednotný výklad těchto pravidel a přijala k nim odpovídající změny.
2. Návrhy zmíněné v odstavci 1 se organizaci IMO předkládají na základě harmonizovaných pravidel stanovených v příloze I.“;
- 15) vkládá se nový článek 16a, který zní:

„Článek 16a

Přezkum

Komise vyhodnotí provádění této směrnice a nejpozději do [sedm let po datu uvedeném v čl. 2 odst. 1 druhém pododstavci] předloží výsledky hodnocení Evropskému parlamentu a Radě.“;

16) příloha I se mění takto:

a) v bodě 13.1 části A kapitoly II-2 se šestá věta nahrazuje tímto:

„V případě, že loď je provozována ve vnitrostátní plavbě jiného členského státu, musí být zařazen překlad do úředního jazyka tohoto přístavního státu, pokud tímto jazykem není angličtina ani francouzština.“;

b) v prvním pododstavci v poznámce pod čarou 1 k tabulce v odstavci 2 kapitoly III se úvodní věta nahrazuje tímto:

„Záchranným plavidlem mohou být záchranné čluny či záchranné vory nebo jejich kombinace v souladu s ustanoveními pravidla III/2.2. Je-li to zdůvodněno chráněnou povahou plavby a/nebo příznivými povětrnostními poměry v oblasti plavby s ohledem na doporučení oběžníku MSC/1046 IMO, a pokud to neodmítne přístavní členský stát, může správa státu vlajky připustit toto:“.

Článek 2 **Provedení**

1. Nejpozději do [12 měsíců po datu vstupu v platnost] členské státy přijmou a zveřejní právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí. Neprodleně sdělí jejich znění Komisi.

Budou uvedená ustanovení uplatňovat od [12 měsíců po datu vstupu v platnost].

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

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

Článek 3 **Vstup v platnost**

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

Článek 4 **Určení**

Tato směrnice je určena členským státům.

V Bruselu dne

V Bruselu dne
předseda

předseda/předsedkyně