



EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 6. 6. 2016
COM(2016) 369 final

2016/0170 (COD)

Návrh

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,

**ktorou sa mení smernica 2009/45/ES o bezpečnostných pravidlách a normách pre
osobné lode**

{SWD(2016) 189 final}

{SWD(2016) 190 final}

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT NÁVRHU

1.1 Dôvody a ciele návrhu

Komisia v duchu svojho Programu regulačnej vhodnosti a efektívnosti (REFIT) a programu lepšej právnej regulácie a ako bezprostredný krok nadväzujúci na kontrolu vhodnosti právnych predpisov EÚ v oblasti bezpečnosti osobných lodí¹ predkladá súbor návrhov na uplatnenie zistených možností zjednodušenia.

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

Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/45/ES² bola prijatá s cieľom dosiahnuť vysokú úroveň bezpečnosti a odstrániť prekážky v obchode zavedením harmonizovaných bezpečnostných noriem na primeranej úrovni pre osobné lode a plavidlá zabezpečujúce vnútroštátne služby. Táto smernica zahŕňa na úrovni EÚ pre vnútroštátnu plavbu ustanovenia Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori (SOLAS), v ktorom sú stanovené podrobné technické požiadavky na konštrukciu plavidiel, stabilitu, protipožiarnu ochranu a záchranné zariadenia. Smernica sa teda uplatňuje na lode vyrobené z ocele a rovnocenného materiálu a na vysokorýchlostné plavidlá. Okrem toho obsahuje aj osobitné požiadavky na prístup a verejne dostupné informácie pre osoby so zníženou pohyblivosťou alebo zdravotným postihnutím.

Smernica 2009/45/ES priniesla spoločnú vysokú úroveň bezpečnosti pre celú EÚ a dôležité výhody pre vnútorný trh. Zo skúseností na druhej strane vyplynulo, že uplatňovanie predchádzajúcej smernice, ktorá nadobudla účinnosť v roku 1998³, vyvolalo množstvo otázok, pokiaľ ide o jasnosť a primeranosť niektorých vymedzení pojmov, rozsahu pôsobnosti a postupov smernice.

Okrem toho neboli harmonizované viaceré kľúčové bezpečnostné aspekty pri malých lodiach kratších ako 24 metrov, čo bolo odrazom skutočnosti, že tieto lode sú citlivejšie na miestne prevádzkové podmienky. Smernica navyše už umožňovala členským štátom pružnosť pri uplatňovaní vnútroštátnych pravidiel, pokiaľ považovali harmonizované normy pre malé lode za nepoužiteľné a/alebo neprimerané. Z kontroly vhodnosti v tejto súvislosti vyplynulo, že smernica sa v súčasnosti uplatňuje iba na 70 z 1950 malých lodí, pri ktorých si už kľúčové bezpečnostné aspekty určili členské štáty. V dôsledku toho by sa mali takéto požiadavky prehodnotiť.

Z kontroly vhodnosti ďalej vyplynulo, že viaceré členské štáty na základe tejto smernice certifikujú hliníkové lode, zatiaľ čo niektoré iné štáty to nerobia. To vytvára nerovné podmienky, čo marí úsilie o dosiahnutie spoločnej vysokej úrovne bezpečnosti pre cestujúcich

¹ Výsledky ktorej boli oznámené Európskemu parlamentu a Rade 16. októbra 2015 (COM(2015) 508).

² Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/45/ES zo 6. mája 2009 o bezpečnostných pravidlách a normách pre osobné lode (Ú. v. EÚ L 163, 25.6.2009, s. 1).

³ T. j. smernica 98/18/ES, ktorej je smernica 2009/45/ES prepracovaným znením.

pri vnútroštátnych plavbách v členských štátoch EÚ. Je to dôsledok rozdielného výkladu rozsahu pôsobnosti smernice, pokiaľ ide o vymedzenie pojmu „rovnocenný materiál“, a uplatniteľnosti zodpovedajúcich noriem požiarnej bezpečnosti.

Preto sa navrhuje vyjasniť a zjednodušiť bezpečnostné pravidlá a normy pre osobné lode tak, aby ich bolo možné v súlade s programom Komisie REFIT ľahšie aktualizovať, monitorovať a presadzovať. S cieľom zvýšiť právnu jasnosť a istotu sa návrhom takisto vypúšťajú viaceré zastarané, zbytočné a nekonzistentné právne odkazy.

Návrhom sa menia zodpovedajúce vymedzenia pojmov a požiadavky v smernici 2009/45/ES.

Okrem toho sa návrhom zosúladí smernica 2009/45/ES so zmenami, ktoré priniesla Lisabonská zmluva, pokiaľ ide o právomoc Komisie prijímať delegované a vykonávacie akty.

1.2 Súlad s existujúcimi ustanoveniami v danej oblasti politiky

Návrh je v úplnom súlade s návrhmi na zjednodušenie, ktorými sa mení smernica Rady 98/41/ES⁴, a s návrhom, ktorým sa nahrádza smernica Rady 1999/35/ES⁵. Návrh je v úplnom súlade s odporúčaniami uvedenými v kontrole vhodnosti a s bielou knihou z roku 2011 o budúcnosti dopravy⁶, v ktorej bola uznaná potreba modernizovať súčasný legislatívny rámec EÚ v oblasti bezpečnosti osobných lodí.

1.3 Súlad s ostatnými politikami Únie

Návrh je súčasťou plnenia programu lepšej právnej regulácie Komisie tým, pretože sa ním zabezpečuje, aby boli existujúce právne predpisy jednoduché a jasné, nevytvárali zbytočné zaťaženie a držali krok s meniacim sa politickým, spoločenským a technologickým vývojom. Takisto prispieva k plneniu cieľov stratégie v oblasti námornej dopravy do roku 2018⁷, pretože sa ním zabezpečujú kvalitné trajektové služby v pravidelnej osobnej doprave v rámci EÚ.

2. PRÁVNÝ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

2.1 Právny základ

Keďže návrhom sa nahrádza súčasná smernica, právnym základom zostáva článok 100 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ) (predtým článok 80 ods. 2 Zmluvy o založení Európskeho spoločenstva), v ktorom sa stanovujú opatrenia v oblasti námornej dopravy.

2.2 Subsidiarita

Smernica 2009/45/ES bola zostavená a upravená najmä na základe medzinárodných požiadaviek a podnetom na jej vznik boli mnohé prípady lodných nehôd, pri ktorých došlo k stratám na ľudských životoch. Hoci v medzinárodných bezpečnostných predpisoch, ako je

⁴ Smernica Rady 98/41/ES z 18. júna 1998 o registrácii osôb na palubách osobných lodí plávajúcich do prístavov alebo z prístavov členských štátov Spoločenstva (Ú. v. ES L 188, 2.7.1998, s. 35).

⁵ Smernica Rady 1999/35/ES z 29. apríla 1999 o systéme povinných kontrol pre bezpečnú prevádzku prevozných lodí ro-ro a osobných vysokorýchlostných plavidiel v pravidelnej preprave (Ú. v. ES L 138, 1.6.1999, s. 1).

⁶ Biela kniha – Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje [KOM(2011) 144].

⁷ Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov – Strategické ciele a odporúčania pre politiku EÚ v oblasti námornej dopravy do roku 2018 [KOM(2009)8].

napríklad dohovor SOLAS, sú stanovené spoločné bezpečnostné normy pre lode vykonávajúce medzinárodné plavby, tieto normy sa nevzťahujú na osobné lode vykonávajúce vnútroštátne plavby.

Týmto návrhom sa zabezpečuje zachovanie spoločnej úrovne bezpečnosti stanovenej v smernici 2009/45/ES pre lode vykonávajúce vnútroštátne plavby v rámci EÚ, čo by nebolo možné dosiahnuť jednostrannými opatreniami na úrovni členských štátov. V návrhu sa zároveň opakovane vyjadruje potreba rozdielov v normách, ak si to vyžadujú miestne prevádzkové podmienky, ako aj ich pridaná hodnota.

Vzhľadom na ciele vnútorného trhu a slobodu poskytovania služieb v námornej doprave v rámci členských štátov sa návrhom takisto zabezpečuje, aby na základe smernice 2009/45/ES bol naďalej možný prevod lodí medzi vnútroštátnymi registrami, ako aj priebeh hospodárskej súťaže v oblasti vnútroštátnej plavby za rovnakých podmienok, bez znižovania úrovne bezpečnosti.

2.3 Proporcionalita

Ako dokazujú štatistiky nehôd, existujúcimi právnymi predpismi sa dosiahla vysoká úroveň bezpečnosti cestujúcich. Regulačné náklady súvisiace s bezpečnostnými normami EÚ sa nepotvrdili ako neprimerané v porovnaní s vnútroštátnymi normami, ktoré by inak boli potrebné. Odhadované rozdiely v regulačných nákladoch predstavujú len malý podiel v porovnaní s celkovými nákladmi na výstavbu, prevádzku a údržbu.

Jedným z cieľov iniciatívy na zjednodušenie je okrem jasnejšieho vymedzenia viacerých pojmov aj vypustenie niektorých zbytočných požiadaviek bez toho, aby sa upustilo od vysokej úrovne bezpečnosti. Výsledkom je, že v návrhu sa lode kratšie ako 24 metrov vynímajú z rozsahu pôsobnosti smernice 2009/45/ES. Vzhľadom na to, že malé lode sú postavené prevažne z materiálov iných ako oceľ, na prevažnú väčšinu (96 %) tejto flotily sa v súčasnosti nevzťahujú harmonizované bezpečnostné normy EÚ. Z toho vyplýva, že väčšina plavidiel kratších ako 24 m je už certifikovaná podľa vnútroštátnych právnych predpisov.

Okrem toho široká škála služieb, na účely ktorých sa tieto plavidlá stavajú (napr. denná alebo nočná plavba, denná turistická vyhlídková plavba, možnosť zastavovať sa v prístavoch s osobitnými obmedzeniami alebo infraštruktúrou) vytvára veľmi široké spektrum koncepcií a technických riešení. V dôsledku toho je identifikácia spoločného súboru podrobných pravidiel vyhovujúcich takýmto rôznorodým službám v prípade menších plavidiel mimoriadne náročná.

Súčasný regulačný prístup v rámci smernice 2009/45/ES, ktorý pozostáva z preskriptívnych noriem určených predovšetkým pre oceľové (alebo hliníkové) lode, sa vzhľadom na uvedené lode prehodnotil. Nehody zaznamenané pri malých lodiach mimo rozsahu pôsobnosti noriem EÚ navyše nevedú k nijakým konkrétnym bezpečnostným obavám (päť úmrtí za posledné štyri roky, všetko pracovné úrazy). Okrem toho na rozdiel od väčších lodí sú malé lode spravidla prevádzkované v tom istom členskom štáte až do konca svojej prevádzkovej životnosti a ich prevody medzi členskými štátmi sú obmedzené.

2.4 Výber nástroja

V súlade so zásadou proporcionality sa smernica stále považuje za najvhodnejšiu formu na dosiahnutie vytýčených cieľov. Sú v nej stanovené spoločné zásady a harmonizovaná úroveň bezpečnosti, zabezpečuje presadzovanie pravidiel, ale ponecháva každému členskému štátu možnosť výberu praktických a technických postupov, ktoré uplatní.

Zistilo sa, že najvhodnejším právnym riešením je návrh, ktorým sa mení smernica 2009/45/ES. Alternatívna možnosť navrhnutia novej smernice bola zamietnutá na základe obmedzeného počtu jasne identifikovateľných zmien súčasnej smernice.

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

3.1 Hodnotenia ex post/kontroly vhodnosti existujúcich právnych predpisov

Z kontroly vhodnosti vyplynulo, že kľúčové ciele právnych predpisov EÚ v oblasti bezpečnosti osobných lodí, ktoré sa týkajú bezpečnosti cestujúcich a vnútorného trhu, sa celkovo dosahujú a zostávajú naďalej veľmi relevantné. Výsledkom právneho rámca EÚ v oblasti bezpečnosti osobných lodí je spoločná úroveň bezpečnosti pre osobné lode v rámci EÚ a rovnaké podmienky pre prevádzkovateľov, ako aj zvýšený počet prevodov lodí medzi členskými štátmi. Z kontroly vhodnosti ďalej vyplynulo, že existuje priestor na ďalšie zvyšovanie úrovne bezpečnosti, ako aj efektívnosti a proporcionality niektorých regulačných požiadaviek. Odporúčania na zjednodušenie, objasnenie a zrušenie viacerých nejasných, zastaraných alebo prekrývajúcich sa požiadaviek sa týkajú viacerých oblastí:

- a) vylúčiť osobné lode kratšie ako 24 metrov z rozsahu pôsobnosti smernice 2009/45/ES a zvážiť vypracovanie usmernení alebo noriem pre malé plavidlá a pre plavidlá postavené z materiálov iných ako oceľ alebo rovnocenných materiálov, a to na základe funkčných požiadaviek ako súčasti rámca pre normy založeného na cieľoch;
- b) vyjasniť rozsah pôsobnosti smernice, najmä:
 - vyjasniť, že na účely smernice 2009/45/ES je hliník materiál rovnocenný s oceľou, a vyjasniť zodpovedajúce požiadavky na požiaru izoláciu (napr. vymedzenie priestorov, ktoré by mali byť opatrené doplnkovou požiarou izoláciou),
 - vyjasniť, že príbrežné služobné plavidlá pre veterné elektrárne nepatria do rozsahu pôsobnosti smernice 2009/45/ES,
 - vyjasniť, že tradičné lode nepatria do rozsahu pôsobnosti smernice 2009/45/ES, a vyjasniť vymedzenie príslušného pojmu;
- c) vyjasniť a zjednodušiť vymedzenia morských oblastí v smernici 2009/45/ES:
 - vypustením spojenia „kde môžu stroskotané osoby dosiahnuť pevninu“,
 - vypustením pojmu „miesto útočiska“.

3.2 Konzultácie so zainteresovanými stranami

So zreteľom na technickú povahu pripravovaných návrhov bola ako najvhodnejší prostriedok zvolená cielená konzultácia. Vykonali sa konzultácie s vnútroštátnymi odborníkmi v rámci skupiny expertov pre bezpečnosť osobných lodí. Uskutočnil sa seminár, na ktorý boli pozvané členské štáty, ako aj odvetvové združenia a združenia cestujúcich. Pripravované opatrenia boli predstavené pri viacerých príležitostiach. Okrem toho bol na webovom sídle Európa zverejnený plán,⁸ čo všetkým zainteresovaným stranám umožňovalo poskytnúť spätnú väzbu prostredníctvom online formulára.

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

Zhrnutie konzultácie, ako aj podrobná spätná väzba k pripomienkam vyjadreným počas procesu konzultácie sa uvádzajú v pracovnom dokumente útvarov Komisie, ktorý tvorí sprievodný dokument k tomuto návrhu. Pripravované opatrenia na zjednodušenie podporila veľká väčšina vnútroštátnych odborníkov, hoci zazneli viaceré pripomienky, pokiaľ ide o presné znenie niektorých návrhov. Všetky podnety boli preto dôkladne preskúmané a v legislatívnych návrhoch sa vykonali príslušné zmeny. Niektorí odborníci ďalej nastolili otázky týkajúce sa praktických a technických aspektov vykonávania, ktoré sú predmetom pracovného dokumentu útvarov Komisie tvoriaceho sprievodný dokument k návrhu, a ktoré boli zahrnuté do plánu vykonávania.

Zainteresované strany zastupujúce odvetvie trvali na tom, aby základné zásady súčasného právneho rámca zostali nezmenené (zdôrazňovali náklady zvyšovania úrovne bezpečnosti hliníkových lodí v niektorých štátoch), pričom združenia cestujúcich vyzývali na zvyšovanie úrovne bezpečnosti a varovali pred jej oslabovaním. Návrhom sa preto zabezpečuje zachovanie existujúcej úrovne bezpečnosti a jej zvýšenie v rozsahu, ktorý bude možný v rámci zjednodušenia (napr. vyjasnením, že hliníkové lode by sa mali stavať podľa bezpečnostných noriem stanovených v smernici).

3.3 Získavanie a využívanie expertízy

Toto preskúmanie vychádza najmä z údajov zhromaždených v priebehu procesu kontroly vhodnosti, ako sa uvádza v pracovnom dokumente útvarov Komisie s názvom Úprava kurzu: Kontrola vhodnosti právnych predpisov EÚ v oblasti bezpečnosti osobných lodí, prijatom 16. októbra 2015⁹.

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

3.4 Posúdenie vplyvu

Návrh bezprostredne nadväzuje na kontrolu vhodnosti, v rámci ktorej sa podrobne určili aspekty na zjednodušenie a posúdili sa možnosti tohto zjednodušenia. Ako sa zdôrazňuje v pláne, pripravované opatrenia by buď nemali mať nijaký významný vplyv (t. j. okrem vplyvu, ktorý nie je merateľný, ako je právna jasnosť, istota alebo jednoduchosť) alebo neboli identifikované žiadne podstatne odlišné riešenia. V súlade s usmerneniami Komisie o lepšej právnej regulácii nebolo vykonané plnohodnotné posúdenie vplyvu.

Sprievodný dokument k návrhu na zjednodušenie tvorí pracovný dokument útvarov Komisie, v ktorom sa pripomínajú odporúčania z kontroly vhodnosti a vysvetľuje sa odôvodnenie navrhovaných riešení z technického, ako aj právneho hľadiska. V dokumente je uvedený aj súhrn konzultácií so zainteresovanými stranami, ktoré sa vykonávali na podporu tejto iniciatívy, a spätná väzba z týchto konzultácií. Ďalším sprievodným dokumentom je plán vykonávania.

⁹ SWD(2015) 197.

3.5 Vhodnosť právnych predpisov a ich zjednodušenie

Možnosti zjednodušenia v tomto návrhu pozostávajú prevažne z nemerateľných vplyvov, ako je právna jasnosť, istota a jednoduchosť, ktoré vyplývajú z vyjasnenia rozsahu pôsobnosti smernice a jednoduchšieho vymedzenia morských oblastí.

Pred nadobudnutím účinnosti tejto smernice by sa mal pre lode postavené z rovnocenného materiálu a dlhšie ako 24 metrov stanoviť termín, odkedy majú spĺňať technické požiadavky ustanovené v smernici. Prispôsobovanie by sa malo v najvyššej možnej miere uľahčiť dostatočne dlhým prechodným obdobím. Pokiaľ ide o morské oblasti, návrhom by sa predovšetkým odstránili zbytočné alebo zastarané kritériá, čo pre členské štáty znamená len minimálny vplyv na vymedzovanie morských oblastí.

Návrhom sa takisto zvyšuje právna jasnosť, pretože sa ním vypúšťajú viaceré zbytočné, nesprávne alebo nekonzistentné odkazy.

3.6 Základné práva

Návrh nemá žiadne dôsledky na ochranu základných práv.

4. VPLYV NA ROZPOČET

Návrh nemá žiadny vplyv na rozpočet Únie.

5. INÉ PRVKY

5.1 Plány vykonávania, spôsob monitorovania, hodnotenia a podávania správ

Jedným zo sprievodných dokumentov k návrhu je plán vykonávania, v ktorom je uvedený zoznam krokov potrebných na vykonanie opatrení na zjednodušenie a sú identifikované hlavné technické, právne a časové výzvy súvisiace s vykonávaním týchto opatrení.

Určili sa vhodné spôsoby monitorovania a podávania správ, bez vytvorenia nových povinností týkajúcich sa podávania správ a administratívnej záťaže. Kľúčové informácie o flotile, nehodách a dodržiavaní predpisov sa budú získavať s pomocou Európskej námornej bezpečnostnej agentúry (EMSA), expertnej skupiny pre bezpečnosť osobných lodí a na základe databázy Európskej informačnej platformy o námorných nehodách (EMCIP). Keďže trvanie celého cyklu plánovaných kontrol agentúry EMSA súvisiacich s vykonávaním sa odhaduje na päť rokov, cyklus hodnotenia právnych predpisov EÚ v oblasti bezpečnosti osobných lodí by mal byť stanovený v sedemročných intervaloch.

5.2 Vysvetľujúce dokumenty

Vysvetľujúce dokumenty sa nevyžadujú, keďže opatrenia na zjednodušenie nie sú zásadného ani komplexného charakteru.

5.3 Podrobné vysvetlenie konkrétnych ustanovení návrhu

Vymedzenie pojmov a rozsah pôsobnosti

Článok 2 sa mení tak, aby sa odstránili viaceré zbytočné, nekonzistentné alebo nesprávne odkazy týkajúce sa predovšetkým Kódexu o neporušenej stabilite (doplňa sa chýbajúci odkaz), Kódexu o vysokorýchlostných plavidlách (opravený odkaz), vymedzenia pojmu „výška prednej časti“ (vypúšťa sa zbytočná časť), prístavnej oblasti (zosúladuje sa s vymedzením pojmu „morská oblasť“), útočiska (vypúšťa sa ako zbytočné v súlade so

zjednodušením vymedzenia morských oblastí), prístavného štátu (v súlade s revíziou smernice 1999/35/ES nahrádza hostiteľský štát) a uznanej organizácie (aktualizovaný odkaz).

Článok 2 sa ďalej mení tak, aby sa zaviedlo nové vymedzenie pojmov tradičnej lode (presúva sa z článku 3 a aktualizuje sa tak, aby bolo zohľadnené vymedzenie pojmu „tradičná loď“ v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2002/59/ES¹⁰), plachetnice (nové vymedzenie pojmu), rekreačnej jachty a plavidla (presúva sa z článku 3 a ďalej sa zosúladuje s dohovorom SOLAS), pomocného člna (nové vymedzenie pojmu) a rovnocenného materiálu (presúva sa z článku 1 a mení sa tak, aby sa vyjasnilo, že lode postavené z takého materiálu sa musia certifikovať podľa tejto smernice).

Článok 3 sa mení tak, aby sa z rozsahu pôsobnosti smernice vylúčili lode kratšie ako 24 metrov, aby sa odstránil nesprávny pojem „osobné“ z hlavičky písmen a) a b) a aby sa vyjasnilo, že smernica sa nevzťahuje na plachetnice, pomocné člny a lode uvedené v kódexe bezpečnosti lodí a prístavných zariadení (SPS) (vrátane príbrežných zásobovacích plavidiel).

Triedy osobných lodí a uplatňovanie

Článok 4 sa mení tak, aby sa zjednodušilo vymedzenie morských oblastí C a D (vypúšťajú sa kritériá „kde môžu stroskotané osoby dosiahnuť pevninu“ a „vzdialenosť od miesta útočiska“) a aby sa vyjasnilo, že morské oblasti vymedzujú členské štáty takým spôsobom, že vnútorná hranica morskej oblasti D je jednoznačne určená.

Článok 5 sa mení tak, aby sa aktualizoval odkaz na hostiteľský štát (nahrádza sa pojmom „prístavný štát“) a aby sa aktualizoval odkaz na smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2009/16/ES¹¹ a smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2014/90/EÚ¹².

Bezpečnostné požiadavky

Článok 6 sa mení tak, aby sa aktualizoval odkaz na smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2009/15/ES¹³, aby sa vypustilo opakujúce sa písmeno c), aby sa aktualizoval odkaz na hostiteľský štát (nahrádza sa pojmom „prístavný štát“), aby sa vyjasnilo, že požiadavka týkajúca sa zmeny sa má uplatňovať na všetky lode (ak sa menia na osobné lode), nielen na existujúce osobné lode [zmenou písmena e) na nový odsek 5], aby sa vypustila zbytočná časť odkazu na Kódex bezpečnosti pre dynamicky podporované plavidlá (Kódex DSC) v odseku 4 písm. a) štvrtom pododseku, aby sa vypustilo zastarané písmeno f) a aby sa pred nadobudnutím účinnosti tejto smernice stanovil nový dátum jej uplatňovania pre lode postavené z rovnocenného materiálu.

Články 7a 8 sa menia tak, aby sa vypustili zastarané časti.

¹⁰ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/59/ES z 27. júna 2002, ktorou sa zriaďuje monitorovací a informačný systém Spoločenstva pre lodnú dopravu a ktorou sa zrušuje smernica Rady 93/75/EHS (Ú. v. ES L 208, 5.8.2002, s. 10).

¹¹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/16/ES z 23. apríla 2009 o štátnej prístavnej kontrole (Ú. v. EÚ L 131, 28.5.2009, s. 57).

¹² Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/90/EÚ z 23. júla 2014 o vybavení námorných lodí a o zrušení smernice Rady 96/98/ES (Ú. v. EÚ L 257, 28.8.2014, s. 146).

¹³ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/15/ES z 23. apríla 2009 o spoločných pravidlách a normách pre organizácie vykonávajúce inšpekcie a prehliadky lodí a pre príslušné činnosti námorných úradov (Ú. v. EÚ L 131, 28.5.2009, s. 47).

Dodatočné bezpečnostné požiadavky, ekvivalenty, výnimky a bezpečnostné opatrenia

Článok 9 sa mení tak, aby sa z odseku 2 vypustil nesprávny odkaz na prílohu1 a aby sa uľahčilo oznamovanie opatrení stanovených v tomto článku prostredníctvom databázy vytvorenej na tento účel.

Výbor a postup vykonávania zmien

Články 10a 11 sa zosúladujú so Zmluvou o fungovaní Európskej únie, pokiaľ ide o právomoc Komisie prijímať delegované a vykonávacie akty. Z rovnakého dôvodu (vykonávanie právomoci delegovania) sa dopĺňa článok 10a.

Certifikáty

Článok 13 sa mení tak, aby sa vyjasnilo, že bezpečnostný certifikát osobnej lode dostanú iba lode, ktoré spĺňajú požiadavky stanovené v tejto smernici, a aby sa vyjasnilo, že tento certifikát musí zahŕňať všetky opatrenia uvedené v článku 9, nielen výnimky.

Medzinárodný rozmer

Článok 14 sa mení tak, aby sa zosúladil so Zmluvou o fungovaní Európskej únie, pokiaľ ide o zastupovanie navonok.

Ustanovenia o hodnotení

Dopĺňa sa Článok 16a, aby sa vymedzili ustanovenia o hodnotení.

Návrh

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,**ktorou sa mení smernica 2009/45/ES o bezpečnostných pravidlách a normách pre osobné lode**

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

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

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru¹⁴,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov¹⁵,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

- (1) S cieľom udržať vysokú úroveň bezpečnosti stanovenú v spoločných bezpečnostných normách v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2009/45/ES¹⁶ a zachovať rovnaké podmienky by sa malo zlepšiť uplatňovanie uvedenej smernice. Smernica 2009/45/ES by sa mala uplatňovať iba na osobné lode a plavidlá, pre ktoré boli jej bezpečnostné normy zostavené. Z rozsahu jej pôsobnosti by sa preto mali vylúčiť viaceré špecifické typy plavidiel, ako napríklad pomocné člny, plachetnice alebo lode na dopravu vyškoleného personálu na prevádzku lodných alebo príbrežných zariadení.
- (2) Z Programu regulačnej vhodnosti a efektívnosti (REFIT)¹⁷ vyplynulo, že nie všetky členské štáty certifikujú hliníkové lode podľa smernice 2009/45/ES. Dôsledkom sú nerovné podmienky, ktoré majú úsilie o dosiahnutie spoločnej vysokej úrovne bezpečnosti pre cestujúcich pri vnútroštátnych plavbách v rámci Únie. S cieľom zabrániť nejednotnému uplatňovaniu, ktoré vyplýva z výkladu rozsahu pôsobnosti smernice v súvislosti s vymedzením hliníka ako rovnocenného materiálu a s uplatniteľnosťou zodpovedajúcich noriem požiarnej bezpečnosti, by sa malo vyjasniť vymedzenie pojmu „rovnocenný materiál“.
- (3) S cieľom zvýšiť právnu jasnosť a súlad by sa mali viaceré vymedzenia pojmov a odkazy aktualizovať a ďalej zosúladiť so súvisiacimi medzinárodnými pravidlami alebo pravidlami Únie. Osobitná pozornosť by sa pritom mala venovať tomu, aby sa nezmenil existujúci rozsah pôsobnosti smernice 2009/45/ES a úroveň bezpečnosti, ktorú táto smernica zabezpečuje. Predovšetkým vymedzenie pojmu tradičnej lode by

¹⁴ Ú. v. EÚ C , , s. .

¹⁵ Ú. v. EÚ C , , s. .

¹⁶ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/45/ES zo 6. mája 2009 o bezpečnostných pravidlách a normách pre osobné lode (Ú. v. EÚ L 163, 25.6.2009, s. 1).

¹⁷ COM(2015) 508.

sa malo lepšie zosúladiť so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2002/59/ES¹⁸, pri zachovaní platného kritéria roku postavenia lode a typu materiálu. Vymedzenie pojmu rekreačnej jachty a plavidla by sa malo ďalej zosúladiť s Medzinárodným dohovorom o bezpečnosti ľudského života na mori (dohovor SOLAS).

- (4) Z hľadiska zásady proporcionality sa ukázalo, že je ťažké prispôbiť platné predpísané požiadavky odvodené od dohovoru SOLAS pre malé plavidlá kratšie ako 24 metrov. Malé lode sú navyše postavené prevažne z materiálov iných ako oceľ, a preto bol iba veľmi obmedzený počet takýchto lodí certifikovaný podľa smernice 2009/45/ES. Konkrétne bezpečnostné obavy neexistujú a v smernici nie sú stanovené primerané normy, a preto by sa lode kratšie ako 24 metrov mali vylúčiť z rozsahu jej pôsobnosti a mali by podliehať osobitným bezpečnostným normám, ktoré stanovili členské štáty, pretože majú lepšie podmienky na posúdenie miestnych obmedzení pre plavbu týchto lodí z hľadiska vzdialenosti od pobrežia alebo prístavu a poveternostných podmienok.
- (5) S cieľom ďalej zjednodušiť vymedzenie morských oblastí stanovené v smernici 2009/45/ES a minimalizovať rušivé vplyvy v členských štátoch by sa mali vypustiť zbytočné alebo neprimerané kritériá. Pri súčasnom udržaní úrovne bezpečnosti by sa malo zjednodušiť vymedzenie morských oblastí, v ktorých sa môžu plaviť lode triedy C a triedy D a konkrétne vypustiť kritérium „kde môžu stroskotané osoby dosiahnuť pevninu“ a kritérium „vzdialenosť od miesta útočiska“ z vymedzenia morských oblastí. Vhodnosť konkrétneho pobrežia ako miesta útočiska je dynamický parameter, ktorý by mali individuálne posudzovať členské štáty, a v prípade potreby by sa mali akékoľvek prevádzkové obmedzenia týkajúce sa vzdialenosti od miesta útočiska pre konkrétnu loď zaznamenať v bezpečnostnom certifikáte osobnej lode.
- (6) Na odstránenie nezamýšľaných negatívnych dôsledkov platných ustanovení, podľa ktorých sa zmenené nákladné lode nemôžu považovať za nové osobné lode, by sa malo vyjasniť, že požiadavky týkajúce sa zmeny sa uplatňujú na všetky lode, nielen na existujúce osobné lode.
- (7) S cieľom zvýšiť transparentnosť a uľahčiť členským štátom oznamovanie výnimiek, ekvivalentov a dodatočných bezpečnostných opatrení by Komisia mala na tento účel vytvoriť a prevádzkovať databázu. Táto databáza by mala zahŕňať oznamované opatrenia v podobe návrhu aj v prijatej podobe.
- (8) Právomoci udelené Komisii na vykonávanie smernice 2009/45/ES by sa mali primerane aktualizovať vzhľadom na zmeny, ktoré priniesla Zmluva o fungovaní Európskej únie. Vykonávacie akty by sa mali prijímať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011¹⁹.
- (9) S cieľom zohľadniť vývoj na medzinárodnej úrovni a skúsenosti a zvýšiť transparentnosť by sa mala na Komisiu delegovať právomoc v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie prijímať akty týkajúce sa vylúčenia zmien medzinárodných nástrojov z rozsahu pôsobnosti tejto smernice v prípade potreby, aktualizovania technických požiadaviek a stanovenia podmienok používania databáz,

¹⁸ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/59/ES z 27. júna 2002, ktorou sa zriaďuje monitorovací a informačný systém Spoločenstva pre lodnú dopravu a ktorou sa zrušuje smernica Rady 93/75/EHS (Ú. v. ES L 208, 5.8.2002, s. 10).

¹⁹ 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).

v ktorých Komisia uchováva oznámenia členských štátov o výnimkách a ich žiadosti o výnimky v súlade s touto smernicou. Je mimoriadne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác viedla náležité konzultácie, a to aj na expertnej úrovni, a aby sa tieto konzultácie viedli v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode o lepšej tvorbe práva z 13. apríla 2016. Konkrétne v záujme zabezpečenia rovnakej účasti na príprave delegovaných aktov Európsky parlament a Rada dostávajú všetky dokumenty súčasne s expertmi členských štátov a ich experti majú systematický prístup na zasadnutia skupiny expertov Komisie, ktorá sa zaoberá prípravou delegovaných aktov.

- (10) S cieľom vytvoriť rovnaké podmienky pre osobné lode vykonávajúce plavby z prístavov a do prístavov Únie, bez ohľadu na charakter vykonávaných plavieb, by sa opatrenia Únie na urýchlenie práce prebiehajúcej v rámci Medzinárodnej námornej organizácie (IMO) na revízii regulácií dohovoru SOLAS mali zosúladiť so Zmluvou o fungovaní Európskej únie.
- (11) Vzhľadom na celý monitorovací cyklus kontrol Európskej námornej bezpečnostnej agentúry by mala Komisia vyhodnotiť vykonávanie smernice 2009/45/ES najneskôr [sedem rokov po dátume uvedenom v článku 2 ods. 1 druhom pododseku] a podať o tom správu Európskemu parlamentu a Rade. Členské štáty by mali spolupracovať s Komisiou pri získavaní všetkých informácií potrebných na toto hodnotenie.
- (12) Smernica 2009/45/ES by sa preto mala zodpovedajúcim spôsobom zmeniť,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

Článok 1 **Zmeny smernice 2009/45/ES**

Smernica 2009/45/ES sa mení takto:

- 1. článok 2 sa mení takto:
 - a) písmeno a) sa nahrádza takto:
 - „a) ‚medzinárodné dohovory‘ znamenajú tieto dohovory spolu so zmenami, t. j. v ich aktuálnom znení:
 - i) Medzinárodný dohovor o bezpečnosti ľudského života na mori z roku 1974 (dohovor SOLAS z roku 1974) a
 - ii) Medzinárodný dohovor o nákladovej značke z roku 1966 spolu s protokolmi;“;
 - b) písmeno b) sa nahrádza takto:
 - „b) ‚Kódex o neporušenej stabilite‘ znamená ‚Kódex o neporušenej stabilite pre všetky typy plavidiel, na ktoré sa vzťahuje dokument Nástroje IMO‘ obsiahnutý v rezolúcii zhromaždenia IMO A.749(18) zo 4. novembra 1993, alebo ‚Medzinárodný kódex o neporušenej stabilite, 2008‘, obsiahnutý v rezolúcii IMO MSC.267(85) zo 4. decembra 2008, v ich aktuálnom znení;“;
 - c) písmeno g) bod ii) sa nahrádza takto:
 - „ii) ich maximálna rýchlosť, vymedzená v bode 1.4.30 Kódexu o vysokorýchlostných plavidlách z roku 1994 a v bode 1.4.38 Kódexu o vysokorýchlostných plavidlách z roku 2000, je menšia než 20 uzlov;“;

- d) písmeno m) sa nahrádza takto:
- „m) ‚výška prednej časti‘ znamená výšku prednej časti, ako je vymedzená v nariadení č. 39 Medzinárodného dohovoru o nákladovej značke z roku 1966;“;
- e) písmeno r) sa nahrádza takto:
- „r) ‚prístavná oblasť‘ znamená oblasť inú ako morskú oblasť uvedenú v zozname podľa článku 4 ods. 2, ako je vymedzená členskými štátmi, rozkladajúcu sa až po najvzdialenejšie stále prístavné pracoviská tvoriace jednotnú časť prístavného systému, alebo až po hranice, ktoré sú vymedzené prírodnými geografickými znakmi, ktoré chránia ústie alebo podobnú chránenú oblasť;“;
- f) písmeno s) sa vypúšťa;
- g) písmeno u) sa nahrádza takto:
- „u) ‚prístavný štát‘ znamená členský štát, do prístavu ktorého alebo z prístavu ktorého loď alebo plavidlo plaviace sa pod vlajkou inou, ako je vlajka tohto členského štátu, vykonáva vnútroštátnu plavbu;“;
- h) písmeno v) sa nahrádza takto:
- „v) ‚uznaná organizácia‘ znamená organizáciu, ktorá je uznaná v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 391/2009*;
-
- * Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 391/2009 z 23. apríla 2009 o spoločných pravidlách a normách pre organizácie vykonávajúce inšpekcie a prehliadky lodí (Ú. v. EÚ L 131, 28.5.2009, s. 11).“;
- h) písmeno y) sa nahrádza takto:
- „y) ‚osoby so zníženou pohyblivosťou‘ znamenajú všetky osoby, ktoré majú osobitné ťažkosti pri používaní verejnej dopravy vrátane starších osôb, osôb so zdravotným postihnutím, osôb s poškodením zmyslových orgánov a používateľov invalidných vozíkov, tehotné ženy a osoby sprevádzajúce malé deti;“;
- j) dopĺňajú sa tieto písmená:
- „z) ‚plachetnica‘ znamená loď poháňanú predovšetkým plachtami, aj keď je vybavená strojným pohonom na pomocné a núdzové účely;
- za) ‚rovnocenný materiál‘ znamená zliatinu hliníka alebo akýkoľvek iný nehorľavý materiál, ktorý si vďaka zabezpečenej izolácii zachováva štrukturálne vlastnosti a neporušiteľnosť rovnocenné s oceľou na konci svojho aplikovateľného vystavenia štandardnej skúške horľavosti;
- zb) ‚štandardná skúška horľavosti‘ znamená skúšku, pri ktorej sú vzorky príslušných priedelov alebo palúb vystavené v testovacej laboratórnej peci teplotám približne zodpovedajúcim štandardnej krivke v súradniciach čas – teplota, v súlade s testovacou metódou špecifikovanou v medzinárodnom kódexe pre použitie postupov požiarneho testu z roku 2010 obsiahnutom v rezolúcii IMO MSC.307(88) z 3. decembra 2010, v jej aktuálnom znení;

- zc) „tradičná loď“ znamená všetky druhy historických osobných lodí koncipovaných pred rokom 1965 a ich kópií postavených prevažne z pôvodných materiálov vrátane tých, ktoré sú určené na propagáciu a podporu tradičných schopností a námorníctva a ktoré spolu slúžia ako živé kultúrne pamätníky prevádzkované podľa tradičných zásad námorníctva a techniky;
- zd) „rekreačná jachta/plavidlo“ znamená plavidlo, ktoré neprepravuje žiadny náklad a slúži na dopravu najviac 12 cestujúcich, ale nie na účely obchodu, bez ohľadu na druh pohonu;
- ze) „pomocný člň“ znamená člň prepravovaný na lodi, ktorý sa používa na prevoz viac ako 12 cestujúcich zo stacionárnej osobnej lode na pobrežie a späť;
- zf) „opravy, zmeny a úpravy podstatného charakteru“ znamenajú:
 - každú zmenu, v dôsledku ktorej sa podstatne zmenia rozmery lode, napr. predĺženie pridaním nového hlavného rebra,
 - každú zmenu, v dôsledku ktorej sa podstatne zmení kapacita lode z hľadiska počtu prepravovaných cestujúcich, napr. paluba pre vozidlá prestavaná na obytné priestory pre cestujúcich,
 - každú zmenu, ktorá podstatne zvýši životnosť lode, napr. modernizácia obytných priestorov pre cestujúcich na celej jednej palube,
 - každú zmenu ľubovoľného typu lode na osobnú loď.“;

2. článok 3 sa nahrádza takto:

„Článok 3 **Rozsah pôsobnosti**

1. Táto smernica sa vzťahuje na tieto osobné lode a plavidlá, bez ohľadu na ich vlajku, ak vykonávajú vnútroštátnu plavbu:

- a) nové a existujúce osobné lode dlhé 24 metrov a viac;
- b) vysokorýchlostné osobné plavidlá.

Každý členský štát v pozícii prístavného štátu musí zabezpečiť, aby osobné lode a vysokorýchlostné osobné plavidlá plaviace sa pod vlajkou štátu, ktorý nie je členským štátom, plne vyhovovali požiadavkám tejto smernice ešte pred tým, ako im je povolené vykonávať vnútroštátnu plavbu v tomto členskom štáte.

2. Táto smernica sa nevzťahuje na:

- a) lode, ktoré sú:
 - i) vojnové lode a vojenské dopravné lode;
 - ii) plachetnice a lode, ktoré nie sú poháňané strojnými prostriedkami;
 - iii) plavidlá, ktoré sú postavené z materiálu iného, ako je oceľ alebo ekvivalent ocele, a na ktoré sa nevzťahujú normy týkajúce sa vysokorýchlostných plavidiel [rezolúcia MSC.36(63) alebo MSC.97(73)] alebo dynamicky podporovaných plavidiel [rezolúcia A.373 (X)];
 - iv) drevené lode jednoduchej konštrukcie;

- v) tradičné lode;
- vi) rekreačné jachty;
- vii) lode, ktoré sa plavia výlučne v prístavných oblastiach;
- viii) lode uvedené v predpise 1.2.3 kapitoly I Kódexu bezpečnosti pre lode na osobitné účely, rezolúcia IMO MSC.266(84) z 13. mája 2008, v jej aktuálnom znení, alebo
- ix) pomocné člny;
- b) vysokorýchlostné plavidlá, ktoré sú:
 - i) vojnové plavidlá a vojenské dopravné plavidlá;
 - ii) rekreačné plavidlá;
 - iii) plavidlá, ktoré sa plavia výlučne v prístavných oblastiach; alebo
 - iv) plavidlá uvedené v predpise 1.2.3 kapitoly I Kódexu bezpečnosti pre lode na osobitné účely, rezolúcia IMO MSC.266(84) z 13. mája 2008, v jej aktuálnom znení.“;

3. článok 4 sa mení takto:

- a) odsek 1 sa nahrádza takto:

„1. Osobné lode sú rozdelené do týchto tried podľa morských oblastí, v ktorých sa plavia:

„Trieda A“	znamená osobnú loď, ktorá vykonáva vnútroštátnu plavbu inú ako plavbu, na ktorú sa vzťahujú triedy B, C a D.
„Trieda B“	znamená osobnú loď, ktorá vykonáva vnútroštátnu plavbu, na ktorej nikdy nie je vzdialená viac ako 20 míľ od hranice pobrežia zodpovedajúcej strednej výške prílivu.
„Trieda C“	znamená osobnú loď, ktorá vykonáva vnútroštátnu plavbu v morských oblastiach, kde pravdepodobnosť prekročenia 2,5 metra významnej výšky vlny je menšia ako 10 % počas jednoročného obdobia pre celoročnú prevádzku, alebo počas špecifického obmedzeného obdobia počas roka pre prevádzku výlučne v tomto období (napr. obdobie letnej prevádzky), na ktorej nikdy nie je vzdialená viac ako 5 míľ od hranice pobrežia zodpovedajúcej strednej výške prílivu.
„Trieda D“	znamená osobnú loď, ktorá vykonáva vnútroštátnu plavbu v morských oblastiach, kde pravdepodobnosť prekročenia 1,5 metra významnej výšky vlny je menšia ako 10 % počas jednoročného obdobia pre celoročnú prevádzku, alebo počas špecifického obmedzeného obdobia počas roka pre prevádzku výlučne v tomto období (napr. obdobie letnej prevádzky), na ktorej nikdy nie je vzdialená viac ako 3 míle od hranice pobrežia zodpovedajúcej strednej výške

“.

b) v odseku 2 sa písmeno a) nahrádza takto:

„a) vypracuje a v prípade potreby aktualizuje zoznam morských oblastí v jeho právomoci, s vymedzením vnútornej hranice morskej oblasti, v ktorej sa môžu plaviť lode triedy D, zón s celoročnou prevádzkou a prípadne s časovo obmedzenou prevádzkou tried lodí, do ktorých sú lode zaradené podľa kritérií stanovených v odseku 1.“;

4. článok 5 sa mení takto:

a) v odseku 2 sa druhý pododsek nahrádza takto:

„Každý členský štát, ak je v postavení prístavného štátu, musí uznávať bezpečnostný certifikát vysokorýchlostného plavidla a povolenie na prevádzku, ktoré vydal iný členský štát pre vysokorýchlostné osobné plavidlá, ak vykonávajú vnútroštátnu plavbu, alebo bezpečnostný certifikát osobnej lode uvedený v článku 13, ktorý vydal iný členský štát pre osobné lode, ak vykonávajú vnútroštátnu plavbu.“;

b) odseky 3 a 4 sa nahrádzajú takto:

„3. Prístavný štát môže vykonať inšpekciu osobnej lode alebo vysokorýchlostného osobného plavidla, ak vykonáva vnútroštátnu plavbu, a vykonať audit dokumentácie takejto lode alebo plavidla v súlade s ustanoveniami smernice Európskeho parlamentu a Rady 2009/16/ES*.

4. Námorné zariadenia, ktoré spĺňajú požiadavky stanovené v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2014/90/EÚ**, sa považujú za zariadenia spĺňajúce požiadavky stanovené v tejto smernici.

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

** Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/90/EÚ z 23. júla 2014 o vybavení námorných lodí a o zrušení smernice Rady 96/98/ES (Ú. v. EÚ L 257, 28.8.2014, s. 146).“;

5. článok 6 sa mení takto:

a) odsek 1 sa mení takto:

i) písmeno a) sa nahrádza takto:

„a) konštrukcia a údržba trupu, hlavných a pomocných strojných zariadení, elektrických a automatických častí musia byť v súlade s normami stanovenými pre klasifikáciu podľa pravidiel uznanej organizácie alebo ekvivalentných pravidiel, ktoré používa správny orgán v súlade s článkom 11 ods. 2 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2009/15/ES*.

* Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/15/ES z 23. apríla 2009 o spoločných pravidlách a normách pre

organizácie vykonávajúce inšpekcie a prehliadky lodí a pre príslušné činnosti námorných úradov (Ú. v. EÚ L 131, 28.5.2009, s. 47).“;

- ii) písmeno c) sa vypúšťa;
- b) v odseku 2 písm. b) sa vypúšťa bod ii);
- c) odsek 3 sa mení takto:
 - i) písmená c) a d) sa nahrádzajú takto:

„c) existujúce osobné lode tried C a D musia byť v súlade so špecifickými relevantnými požiadavkami tejto smernice a v prípade záležitostí, na ktoré sa nevzťahujú takéto požiadavky, musia spĺňať pravidlá správneho orgánu štátu vlajky; takéto pravidlá musia stanoviť úroveň bezpečnosti ekvivalentnú s úrovňou v kapitole II-1 a kapitoly II-2 prílohy I, pričom zohľadnia špecifické miestne prevádzkové podmienky, ktoré sa týkajú morských oblastí, v ktorých sa lode týchto tried môžu plaviť;

pred tým, ako existujúce osobné lode tried C a D môžu začať vykonávať pravidelnú vnútroštátnu plavbu v prístavnom štáte, správny orgán štátu vlajky musí získať súhlas prístavného štátu s takýmito pravidlami;
 - d) ak je členský štát zastáva názor, že pravidlá, ktoré požaduje správny orgán prístavného štátu podľa písmena c) tohto odseku, sú neprimerané, musí o tom okamžite informovať Komisiu. Komisia rozhodne prostredníctvom vykonávacieho aktu, či sú pravidlá správneho orgánu prístavného štátu odôvodnené. Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 11 ods. 2.“;
- ii) písmená e) a f) sa vypúšťajú;
- d) odsek 4 sa mení takto:
 - i) v písmene a) sa tretia zarážka nahrádza takto:

„— úplne spĺňajú požiadavky Kódexu bezpečnosti pre dynamicky podporované plavidlá (Kódex DSC) uvedené v rezolúcii IMO A.373(10), v jej aktuálnom znení;“;
 - ii) písmeno c) sa nahrádza takto:

„c) konštrukcia a údržba vysokorýchlostných osobných plavidiel a ich zariadení musia byť v súlade s pravidlami klasifikácie vysokorýchlostných plavidiel uznanej organizácie alebo ekvivalentnými pravidlami, ktoré používa správny orgán v súlade s článkom 11 ods. 2 smernice 2009/15/ES.“;
- e) dopĺňajú sa tieto odseky 5 a 6:

„5. Pokiaľ ide o opravy, zmeny a úpravy podstatného charakteru v prípade nových a existujúcich lodí a o vybavenie, ktoré sa spája s týmito činnosťami, musia byť v súlade s požiadavkami na nové lode, ako sa stanovuje v odseku 2 písm. a); zmeny vykonané na lodi, ktorých cieľom

je iba dosiahnutie vyššej úrovne možnosti prežiť, sa nepovažujú za úpravy podstatného charakteru.

6. Lode postavené z rovnocenného materiálu pred nadobudnutím účinnosti tejto smernice musia spĺňať jej požiadavky do [päť rokov po dátume uvedenom v článku 2 ods. 1 druhom pododseku].“;

6. v článku 7 sa vypúšťa odsek 2;

7. článok 8 sa mení takto:

a) v odseku 3 sa druhý pododsek vypúšťa;

b) odsek 4 sa vypúšťa;

8. článok 9 sa mení takto:

a) odsek 2 sa nahrádza takto:

„2. Členský štát môže s podmienkou postupu stanoveného v odseku 4 prijať opatrenia, ktoré umožňujú ekvivalenty pre určité špecifické požiadavky stanovené v tejto smernici, ak sú takéto ekvivalenty účinné aspoň tak, ako tieto požiadavky.“;

b) odsek 4 sa nahrádza takto:

„4. Členský štát, ktorý využije ustanovenia odsekov 1, 2 alebo 3, postupuje v súlade s druhým až piatym pododsekom tohto odseku.

Členský štát informuje Komisiu o opatreniach, ktoré zamýšľa prijať, vrátane podrobností v rozsahu potrebnom na potvrdenie, že úroveň bezpečnosti je primerane dodržaná.

Ak Komisia do šiestich mesiacov po oznámení rozhodne prostredníctvom vykonávacieho aktu, že navrhované opatrenia nie sú odôvodnené, od uvedeného členského štátu sa bude požadovať, aby navrhované opatrenia zmenil alebo ich neprijal. Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 11 ods. 2.

Prijaté opatrenia musia byť špecifikované v príslušných vnútroštátnych právnych predpisoch a musia sa oznámiť Komisii a ostatným členským štátom.

Opatrenia uvedené v druhom a štvrtom pododseku sa oznamujú prostredníctvom databázy, ktorú Komisia vytvorila a prevádzkuje na tento účel. Komisia je splnomocnená v súlade s článkom 10a prijímať delegované akty týkajúce sa podmienok prístupu do tejto databázy.“;

c) v odseku 5 sa písmeno c) nahrádza takto:

„c) Komisia rozhodne prostredníctvom vykonávacieho aktu, či rozhodnutie členského štátu pozastaviť prevádzku takejto lode alebo plavidla, alebo uložiť dodatočné opatrenia je oprávnené z dôvodov vážneho nebezpečenstva pre bezpečnosť životov alebo majetku, alebo pre životné prostredie, a ak pozastavenie prevádzky alebo opatrenia nie sú odôvodnené, daný členský štát musí pozastavenie prevádzky alebo opatrenia odvolať. Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 11 ods. 2.“;

9. článok 10 sa mení takto:

a) v odseku 1 sa písmeno d) nahrádza takto:

„d) špecifické odkazy na „medzinárodné dohovory“ a rezolúcie IMO, uvedené v článku 2 písm. g), m) a q), článku 3 ods. 2 písm. a), článku 6 ods. 1 písm. b) a článku 6 ods. 2 písm. b).“;

b) odseky 3 a 4 sa nahrádzajú takto:

„3. Komisia je splnomocnená prijímať v súlade s článkom 10a delegované akty s cieľom prijať zmeny uvedené v odsekoch 1 a 2 tohto článku.

4. Komisia je splnomocnená prijímať v súlade s článkom 10a delegované akty na zmenu tejto smernice s cieľom vylúčiť z rozsahu jej pôsobnosti akúkoľvek zmenu medzinárodných nástrojov uvedených v článku 2, len ak na základe hodnotenia Komisie existuje očividné riziko, že medzinárodná zmena bude mať za následok zníženie úrovne námornej bezpečnosti, zabraňovania znečisťovaniu z lodí alebo ochrany životných a pracovných podmienok na palubách lodí stanovených v právnych predpisoch Únie v oblasti námornej dopravy, alebo že je nezlučiteľná s týmito právnymi predpismi.“;

10. vkladá sa tento článok 10a:

„Článok 10a

Vykonávanie delegovania právomoci

1. Právomoc prijímať delegované akty podľa článku 9 ods. 4 a článku 10 ods. 3 a 4 sa Komisii udeľuje za podmienok stanovených v tomto článku.

2. Právomoc prijímať delegované akty podľa článku 9 ods. 4 a článku 10 ods. 3 a 4 sa Komisii udeľuje na neurčitý čas od [dátum nadobudnutia účinnosti].

3. Delegovanie právomoci podľa článku 9 ods. 4 a článku 10 ods. 3 a 4 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci, ktoré sa v ňom uvádza. Takéto rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie* alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.

4. Pred tým, ako Komisia prijme delegovaný akt, uskutoční konzultácie s expertmi, ktorých určí každý členský štát v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode o lepšej tvorbe práva z 13. apríla 2016.

5. Komisia oznamuje delegovaný akt hneď po prijatí súčasne Európskemu parlamentu a Rade.

6. Delegovaný akt prijatý podľa článku 9 ods. 4, článku 10 ods. 3 alebo 4 nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada proti 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.

7. Delegovaný akt, ktorým sa v súlade s článkom 10 ods. 4 vylúči z rozsahu pôsobnosti tejto smernice akákoľvek zmena medzinárodných nástrojov, sa prijme najmenej tri mesiace pred uplynutím lehoty medzinárodne stanovenej pre automatické prijatie príslušnej zmeny alebo pred plánovaným dátumom nadobudnutia účinnosti danej zmeny. V období pred nadobudnutím účinnosti takého

delegovaného aktu sa členské štáty zdržia akejkoľvek iniciatívy zameranej na začlenenie zmeny do vnútroštátnych právnych predpisov alebo na uplatňovanie zmeny v predmetnom medzinárodnom nástroji.“;

11. článok 11 sa mení takto:

a) odsek 2 sa nahrádza takto:

„2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011*.

* 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).“;

b) odsek 3 sa vypúšťa;

12. článok 12 sa mení takto:

a) odsek 1 sa nahrádza takto:

„1. Všetky osobné lode sa podrobia obhliadkam správneho orgánu štátu vlajky stanoveným v písmenách a), b) a c):

a) počiatočná obhliadka pred uvedením lode do prevádzky;

b) pravidelná obhliadka raz za 12 mesiacov; a

c) dodatočné obhliadky podľa okolností.“;

b) odsek 2 sa vypúšťa;

13. článok 13 sa mení takto:

a) odsek 1 sa nahrádza takto:

„1. Všetky nové a existujúce osobné lode, ktoré spĺňajú požiadavky stanovené v tejto smernici, musia mať v súlade s touto smernicou bezpečnostný certifikát osobnej lode. Certifikát musí mať formát stanovený v prílohe II. Tento certifikát vydá správny orgán štátu vlajky po vykonaní počiatočnej obhliadky, ako je opísané v článku 12 ods. 1 písm. a).“;

b) v odseku 3 sa tretí pododsek nahrádza takto:

„Pred vydaním povolenia na prevádzku vysokorýchlostného osobného plavidla na vnútroštátnu plavbu v prístavnom štáte odsúhlasí správny orgán štátu vlajky s prístavným štátom všetky prevádzkové podmienky súvisiace s prevádzkou plavidla v tomto štáte. Všetky takéto podmienky musí správny orgán štátu vlajky uviesť na povolení na prevádzku.“;

c) odsek 4 sa nahrádza takto:

„4. Dodatočné bezpečnostné opatrenia, ekvivalenty a výnimky udelené lodiam alebo plavidlám podľa ustanovení článku 9 ods. 1, 2 a 3 a v súlade s nimi musia byť uvedené na certifikáte lode alebo plavidla.“;

14. článok 14 sa nahrádza takto:

„Článok 14

Predpisy dohovoru SOLAS z roku 1974

1. Pokiaľ ide o osobné lode, ktoré vykonávajú medzinárodné plavby, Únia predloží IMO návrhy na urýchlenie prebiehajúcich prác v rámci IMO na revízii predpisov dohovoru SOLAS z roku 1974, v jeho aktuálnom znení, ktoré obsahujú záležitosti, ktoré sú ponechané na uváženie správneho orgánu, aby sa zaviedli harmonizované výklady týchto predpisov a prijali zodpovedajúce zmeny týchto predpisov.
 2. Návrhy uvedené v odseku 1 sa predložia IMO na základe harmonizovaných predpisov stanovených v prílohe I.“;
15. vkladá sa tento článok 16a:

„Článok 16a

Preskúmanie

Komisia vyhodnotí vykonávanie tejto smernice a výsledky hodnotenia predloží Európskemu parlamentu a Rade najneskôr [sedem rokov po dátume uvedenom v článku 2 ods. 1 druhom pododseku].“;

16. Príloha I sa mení takto:
- a) v odseku 13.1 časti A kapitoly II-2 sa šiesta veta nahrádza takto:
„V prípade, že loď je prevádzkovaná vo vnútrozemskej plavbe iného členského štátu, musí byť zaradený preklad do úradného jazyka tohto prístavného štátu, pokiaľ tento jazyk nie je angličtina, ani francúzština.“;
 - b) v prvom odseku poznámky 1 k tabuľke v kapitole III ods. 2 sa úvodná časť nahrádza takto:
„Záchranným plavidlom môžu byť záchranné člny alebo záchranné plte alebo ich kombinácia v súlade s ustanoveniami predpisu III/2.2. Ak je to odôvodnené chránenou povahou plavby a/alebo priaznivými poveternostnými podmienkami v oblasti plavby, so zreteľom na odporúčania prijaté IMO v obežníku MSC/1046, môže správny orgán vlajkového štátu povoliť nasledujúce, pokiaľ to neodmietne prístavný členský štát.“.

Článok 2

Transpozícia

1. Členské štáty prijímú a uverejnia najneskôr do [12 mesiacov od nadobudnutia účinnosti] zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou. Komisii bezodkladne oznámia znenie týchto ustanovení.
Tieto ustanovenia sa uplatňujú od [12 mesiacov po nadobudnutí účinnosti].
Členské štáty uvedú priamo v prijatých ustanoveniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze upravujú členské štáty.
2. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných ustanovení vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré prijímú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.

Článok 3
Nadobudnutie účinnosti

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

Článok 4
Adresáti

Táto smernica je určená členským štátom.

V Bruseli

Za Európsky parlament
predseda

Za Radu
predseda