



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 6.6.2016
COM(2016) 371 final

2016/0172 (COD)

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

**o systému inspekcí pro zajištění bezpečného provozu lodí typu ro-ro
a vysokorychlostních osobních plavidel v liniové dopravě a o změně směrnice
Evropského parlamentu a Rady 2009/16/ES o státní přístavní inspekci a zrušení
směrnice Rady 1999/35/ES**

{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 Rady 1999/35/ES² vymezuje řadu typů inspekcí, které se zabývají konkrétními bezpečnostními vlastnostmi lodí typu ro-ro a vysokorychlostních plavidel. Tyto inspekce se zaměřují na nedělené paluby pro vozidla, které jsou zdrojem rizik pro stabilitu a protipožární ochranu, prostorem, v němž jsou prováděny velmi intenzivní činnosti, kde vznikají rizika posunutí nákladu, rizika spjatá s vodotěsností, zdvihacími rampami a opotřebením.

Bez ohledu na skutečnost, že zvláštní režim inspekcí je pro tato plavidla i nadále nezbytný, požadavky této směrnice již neodpovídají skutečnosti. Dnešní situace se výrazně liší od situace v době téměř před 20 lety, kdy byla směrnice 1999/35/ES přijata. Tehdy tvořilo EU 15 členských států a mezi EU a třetími zeměmi se pohyboval značný počet plaveb plavidel typu ro-pax a plavidel vysokorychlostních. Kromě toho byl od té doby posílen režim státních přístavních inspekcí, a to zejména poté, co vstoupila v platnost směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/16/ES³, která zavedla režim inspekcí na základě rizik a stanovila minimální počet inspekcí u lodí s vysokým rizikem, které musí členské státy provádět.

V současné době převážná většina členských států některé inspekce, které vyžaduje směrnice 1999/35/ES, slučuje buď s prohlídkami státu vlajky, nebo státními přístavními inspekcemi nebo je těmito prohlídkami a inspekcemi nahrazuje. To v praxi ztěžuje provádění a vymáhání této směrnice, neboť tyto inspekce mají různou působnost a dochází k regulačnímu překrývání. Právní rámec zejména umožňuje, aby byla státní přístavní inspekce nahrazena prohlídkou podle směrnice 1999/35/ES. Avšak vzhledem k tomu, že působnost prohlídky podle směrnice 1999/35/ES neobsahuje všechny prvky, na které se vztahuje státní přístavní inspekce, vytváří toto překrytí ve skutečnosti regulační mezeru.

Proto se navrhuje aktualizovat, objasnit a zjednodušit stávající požadavky na prohlídky lodí typu ro-ro a vysokorychlostních plavidel a zároveň zachovat stejnou úroveň bezpečnosti a klíčové prováděcí mechanismy. Tento přístup je zcela v souladu s programem Komise pro účelnost a účinnost právních předpisů (REFIT) a má dále zracionalizovat inspekce prováděné

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

² 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).

³ 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).

vnitrostátními správními orgány a co nejvíce prodloužit dobu, po kterou lze loď komerčně využívat.

Aby se v tomto kontextu zaručila jasnost a soudržnost, návrh zrušuje stávající směrnici a nahrazuje ji směrnicí novou. Rovněž obsahuje doplňkové změny směrnice 2009/16/ES.

1.2 Soulad s platnými předpisy v této oblasti politiky

Návrh je zcela v souladu se zjednodušujícími návrhy, jimiž se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/45/ES⁴ a směrnice Rady 98/41/ES⁵. Zaručuje soudržnost se směrnicí 2009/16/ES tím, že obsahuje doplňkové změny uvedené směrnice. Tyto doplňkové změny jsou striktně omezeny na to, co je nezbytné, aby byla zaručena soudržnost se stávajícím návrhem, a nemají žádný dopad na nadcházející hodnocení směrnice 2009/16/ES. 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 směrnicí, 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

Na žádost členských států⁸ byly právní předpisy EU o bezpečnosti osobních lodí utvářeny převážně na základě mezinárodních požadavků a v reakci na řadu vážných nehod (např. nehody lodí Herald of Free Enterprise, Estonia). Většina členských států je dotčena jak jako státy vlajky, tak i státy přístavní.

Ačkoli byla na úrovni EU přijata společná pravidla pro osobní lodě včetně lodí typu ro-ro a vysokorychlostních plavidel při vnitrostátních plavbách, nebyla přijata pravidla pro mezinárodní plavby, na něž se vztahují mezinárodní úmluvy. Mezinárodní úmluvy umožňují

⁴ 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).

⁵ 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).

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).

⁸ Usnesení Rady ze dne 22. prosince 1994 o bezpečnosti trajektových plavidel typu ro-ro pro přepravu cestujících, (94/C 379/05), Úř. věst. č. C 379 ze dne 31.12.1994, s. 8.

značné odchylky a odchýlné výklady bezpečnostních norem. Cestující, kteří cestují v EU, mají právo očekávat stejnou úroveň bezpečnosti bez ohledu na typ loď nebo službu, kterou využívají.

Jelikož neexistuje mechanismus vymáhání na mezinárodní úrovni, režim prohlídek EU, jenž se vztahuje jak na vnitrostátní, tak mezinárodní osobní loď, zůstává předpokladem zachování vysoké úrovně bezpečnosti lidského života u osobních lodí a odstraňuje nevyhovující námořní dopravu. Návrh také zaručuje, že ve vodách EU probíhá hospodářská soutěž za rovnocenných podmínek pro všechny provozovatele bez ohledu na jejich státní příslušnost nebo vlajku, pod níž plují jejich lodě a plavidla, a bez rozdílu mezi mezinárodními či vnitrostátními plavbami. Proto by nebylo možné nastolit harmonizované podmínky pro provoz lodí typu ro-ro a vysokorychlostních plavidel do přístavů EU a z nich a dosáhnout společné úrovně bezpečnosti jednostrannou akcí na úrovni členských států.

2.3 Proporcionalita

S ohledem na nejnovější technologický a právní vývoj je návrh na objasnění stávajících požadavků a odstranění překrývajících se ustanovení a zastaralých pojmů považován za jedinou přiměřenou a soudržnou možnost. Zaručuje, že se nesníží stávající vysoká úroveň bezpečnosti, a umožňuje lépe využívat zdroje a lépe se zaměřit na problémy a objasňuje bezpečnostní požadavky.

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. Současně ponechává každému členskému státu zodpovědnost za rozhodnutí o tom, jaké prováděcí nástroje nejlépe vyhovují jeho vnitřnímu systému. Směrnice rovněž zaručuje, že je v co největší míře naplněn cíl tohoto návrhu, který spočívá ve zjednodušení.

2.4 Volba nástroje

Aby se zaručilo jasné a jednotné právní znění, bylo shledáno, že nejvhodnějším řešením je vypracovat návrh nové směrnice, která nahradí směrnici stávající. Alternativní možnost, aby byl navržen soubor změn stávající směrnice, byla zavržena kvůli značnému počtu a druhu změn, které je třeba ve stávající směrnici provést.

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) vyhnout se překrývání zvláštních prohlídek podle směrnice 1999/35/ES a rozšířených inspekci, které jsou stanoveny v článku 14 směrnice 2009/16/ES a v nařízení Komise (EU) č. 428/2010;
- b) vyhnout se překrývání zvláštních prohlídek podle směrnice 1999/35/ES a ročních prohlídek prováděných státem vlajky podle směrnice 2009/21/ES (u mezinárodních plaveb) a směrnice 2009/45/ES (u vnitrostátních plaveb);
- c) odstranit nadbytečný pojem hostitelský stát, který je stanoven ve směrnici 1999/35/ES (a zároveň zachovat možnost společných inspekci), a nahradit pojem „prohlídka“ pojmem „inspekce“;
- d) objasnit dobu mezi dvěma ročními inspekci plavidel ro-pax stanovenou ve směrnici 1999/35/ES s tím, že inspekce se mají konat v pravidelných šestiměsíčních intervalech.

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. Bylo uspořádáno pracovní setkání, na něž 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 Europa⁹ 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 návrhu. 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, 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 pravidelnost dvou ročních inspekci podle stávající směrnice znamená, že se inspekce konají v pravidelných šestiměsíčních intervalech).

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 2015¹⁰.

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

⁹ http://ec.europa.eu/smart-regulation/roadmaps/index_en.htm.
¹⁰ SWD(2015)197.

námořní bezpečnost (EMSA) 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

Hlavním cílem tohoto návrhu je zaručit, že stávající právní předpisy slouží svému účelu. Potenciál ke zjednodušení spočívá v první řadě v nezměřitelných dopadech, např. právní jasnosti, jistotě a zjednodušení. Hlavní kvantifikované prvky se týkají odstranění překrývajících se částí a nesrovnalostí mezi zvláštními prohlídkami podle stávající směrnice, rozšířenými státními přístavními inspekcemi a ročními prohlídkami státu vlajky. Plánované zjednodušení nejen odstraní zjištěnou regulační mezeru, ale také podle očekávání dále zracionalizuje inspekce prováděné vnitrostátními správními orgány a co nejvíce prodlouží dobu, po kterou lze loď komerčně využívat.

Maximální potenciál sloučení byl odhadnut přibližně na 900 000 EUR (tj. snížení o přibližně 670 samostatných prohlídek podle této směrnice za rok v celé EU, pokud by byly stejné lodě provozovány jako dnes), přičemž část již byla v praxi zrealizována sloučením různých druhů prohlídek. Kromě těchto peněžních odhadů jsou všechny zúčastněné strany značně zatěžovány složitostí těchto režimů inspekcí, překrývajícími se požadavky, které jsou rozptýleny v různých právních předpisech a vyjádřeny prostřednictvím různých pojmů atd. Proto představuje provádění, sledování a vymáhání pro všechny zúčastněné strany zbytečnou zátěž.

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, inspekční databáze (THETIS), 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 pět let, cyklus hodnocení právních předpisů EU o bezpečnosti osobních lodí by měl být stanoven na sedmileté intervaly.

5.2 Vysvětlující dokumenty

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

5.3 Podrobné vysvětlení konkrétních ustanovení návrhu

Oblast působnosti a definice

Článek 1 vymezuje oblast působnosti směrnice a vylučuje z ní plavidla, na něž se vztahují státní přístavní inspekce prováděné v souladu se směrnicí 2009/16/ES. V důsledku toho je oblast působnosti omezena na lodě typu ro-ro a vysokorychlostní plavidla provozující osobní liniovou dopravu mezi přístavy v členském státě nebo mezi přístavem v členském státě a přístavem v třetí zemi, je-li vlajka plavidla stejná jako vlajka dotčeného členského státu.

Článek 2 odstraňuje řadu nadbytečných definic a odkazů jako např. „osobní“, „hostitelský stát“, „mezinárodní plavby“, „osvědčení o udělení výjimky“. Rovněž odstraňuje odkaz na vyšetřování ztrát na životech při námořních nehodách, které je nyní pokryto směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2009/18/ES¹¹. Jsou aktualizovány definice řady dalších pojmů, aby se zohlednily změny v právních předpisech EU nebo na mezinárodní úrovni (IMO) a aby se zaručilo, že jsou definice sladěny s definicemi ve směrnici 2009/16/ES.

Inspekce před zahájením provozu

Články 3 a 4 stanoví systém inspekci zaměřených na plavidlo (spíše než na společnost), které se provádějí před zahájením liniové dopravy. Plavidlo musí být podrobeno inspekci podle přílohy II a musí být také ověřena řada záležitostí týkajících se zajištění bezpečnosti, které jsou vymezeny v příloze I. Článek 4 vymezuje situace, kdy byla loď v poslední době podrobená inspekci nebo je převedena z jedné služby na jinou s obdobnými vlastnostmi. V textu se používá pojem „inspekce“ místo pojmu „prohlídka“, neboť inspekce přesněji odráží daný druh regulované činnosti.

Pravidelné inspekce, zprávy o inspekcích, zákazy vyplutí, odvolání a náklady

Článek 5 stanoví, že lodě, které spadají do oblasti působnosti směrnice, jsou podrobeny inspekci dvakrát ročně a že mezi inspekcemi uplyne určitá doba a že jednou z těchto inspekci by měla být inspekce za provozu při pravidelné plavbě. Rovněž se stanoví, že členské státy mohou, pokud si to přejí, sloučit inspekci s prohlídkou státu vlajky, která by musela být u plavidla prováděna každý rok. Tím by se měla snížit zátěž správních orgánů i provozovatele lodě.

Ustanovení článků 6, 7, 8, 9, 10 a 11, která se týkají zpráv o inspekcích, zákazů vyplutí, odvolání, nákladů, inspekční databáze a sankcí, jsou sladěna s ustanoveními směrnice

¹¹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/18/ES ze dne 23. dubna 2009, kterou se stanoví základní zásady pro vyšetřování nehod v odvětví námořní dopravy (Úř. věst. L 131, 28.5.2009, s. 114).

2009/16/ES. I když směrnice 2009/16/ES nestanoví příkaz k zákazu vyplutí, tento příkaz vychází z příkazu k zadržení v rámci státní přístavní inspekce.

Pozměňovací postup

Články 12 a 13 jsou sladěny s ustanoveními Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o výkon pravomocí Komise ve vztahu k aktům v přenesené pravomoci.

Změna směrnice 2009/16/ES

Článek 14 stanoví doplňkové změny směrnice 2009/16/ES, aby se zaručilo, že je zachován stávající obsah a četnost inspekcí u lodí typu ro-ro a vysokorychlostních osobních plavidel.

Zrušení

Článek 15 stanoví, že se zrušuje směrnice 1999/35/ES, a odkazuje na odpovídající srovnávací tabulku v příloze IV.

Ustanovení o hodnocení

Článek 16 obsahuje ustanovení o hodnocení.

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

**o systému inspekci pro zajištění bezpečného provozu lodí typu ro-ro
a vysokorychlostních osobních plavidel v liniové dopravě a o změně směrnice
Evropského parlamentu a Rady 2009/16/ES o státní přístavní inspekci a zrušení
směrnice Rady 1999/35/ES**

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 výboru¹²,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů¹³,

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Právní předpisy Unie, které se týkají systému povinných prohlídek pro bezpečné provozování liniové dopravy loděmi typu ro-ro a vysokorychlostními osobními plavidly, pocházejí z roku 1999. Je třeba zohlednit pokrok, jehož bylo dosaženo při provádění režimu státní přístavní inspekce, který byl zaveden směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2009/16/ES¹⁴, a zkušenosti, které byly získány během provádění Pařížského memoranda o porozumění o státní přístavní inspekci, které bylo podepsáno v Paříži dne 26. ledna 1982.
- (2) Kontrola účelnosti v rámci Programu pro účelnost a účinnost právních předpisů (REFIT)¹⁵ ukázala, že právní rámec Unie pro bezpečnost osobních lodí zajišťuje společnou úroveň bezpečnosti osobních lodí v Unii. Rovněž z ní vyšlo najevo, že jelikož se právní předpisy Unie o bezpečnosti cestujících postupem času měnily v reakci na různé požadavky a situace, dochází v určité míře k překrývání a zdvojení předpisů, které mohou a měly by být zefektivněny a zjednodušeny tak, aby se snížila administrativní zátěž majitelů lodí a zracionalizovalo úsilí vyvíjené orgány námořní správy členských států.
- (3) Většina členských států již slučuje povinné prohlídky, které mají zajistit bezpečný provoz liniové dopravy loděmi typu ro-ro, s jinými typy prohlídek a inspekci, je-li to možné, zejména s prohlídkami státu vlajky a státními přístavními inspekcemi. Aby se dále snížilo úsilí při inspekcích a co nejvíce prodloužila doba, po kterou lze loď komerčně využívat, měla by být tudíž plavidla, na něž se vztahují státní přístavní

¹² Úř. věst. C [...], [...], s. [...].

¹³ Úř. věst. C [...], [...], s. [...].

¹⁴ 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).

¹⁵ COM(2015)508.

inspekce, převedena do působnosti směrnice 2009/16/ES a oblast působnosti této směrnice by se měla omezit na lodě typu ro-ro a vysokorychlostní osobní plavidla provozující liniovou dopravu mezi přístavy v členském státě nebo mezi přístavem v členském státě a přístavem v třetí zemi, je-li vlajka plavidla stejná jako vlajka dotčeného členského státu.

- (4) Směrnice Rady 1999/35/ES¹⁶ zavedla pojem „hostitelský stát“, aby se usnadnila spolupráce s třetími zeměmi v době před rozšířením Unie v roce 2004. Má se za to, že tento pojem již není relevantní, a proto by měl být odstraněn.
- (5) Směrnice 1999/35/ES stanoví, že hostitelské státy musí každých 12 měsíců provádět zvláštní prohlídku a prohlídku během liniové dopravy. Ačkoli cílem tohoto požadavku bylo zaručit, že jsou tyto dvě inspekce prováděny tak, aby mezi nimi uplynula určitá doba, kontrola účelnosti v rámci programu REFIT ukázala, že tomu tak vždy není. Aby se odstranila dvojznačnost tohoto požadavku a zaručila společná úroveň bezpečnosti, mělo by být objasněno, že obě roční inspekce by měly být prováděny v pravidelných, přibližně šestiměsíčních intervalech.
- (6) Směrnice 1999/35/ES používá pojem „prohlídky“ místo pojmu „inspekce“. Slovo prohlídka se používá v mezinárodních úmluvách a označuje povinnost států vlajky sledovat, zda lodě dodržují mezinárodní normy, a vydávat nebo případně obnovovat osvědčení. Avšak zvláštní režim inspekcí pro lodě typu ro-ro a vysokorychlostní plavidla provozující liniovou dopravu nelze považovat za prohlídku a příslušné inspekční formuláře nejsou a nemohou být považovány za osvědčení o způsobilosti k plavbě. Proto by pojem „prohlídka“ měl být v případě, že se odkazuje na zvláštní prohlídky lodí typu ro-pax, které jsou stanoveny směrnicí 1999/35/ES, nahrazen pojmem „inspekce“.
- (7) Aby se zohlednil vývoj na mezinárodní úrovni a zkušenosti, 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 oblasti působnosti této směrnice, je-li to nezbytné, a o aktualizaci technických požadavků. 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 přijímají 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.
- (8) Směrnice 2009/16/ES by měla být změněna, aby se zaručilo, že je zachován obsah a četnost inspekcí u lodí typu ro-ro a vysokorychlostních osobních plavidel. Zvláštní ustanovení o inspekcích a ověřování u lodí typu ro-ro a vysokorychlostních osobních plavidel provozujících liniovou dopravu, které jsou způsobilé pro státní přístavní inspekci, by proto měla být převedena do směrnice 2009/16/ES.
- (9) S ohledem na celý monitorovací cyklus návštěv ze strany Evropské agentury pro námořní bezpečnost by Komise měla vyhodnotit provádění této směrnice nejpozději do [sedm let po datu uvedeném v čl. 17 odst. 1 druhém pododstavci] a měla by o něm

¹⁶ 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).

podat zprávu Evropskému parlamentu a Radě. Členské státy by měly s Komisí spolupracovat při shromažďování všech informací, které jsou pro toto hodnocení nezbytné.

- (10) S cílem zvýšit právní jasnost a jednotnost a s ohledem na řadu dotčených změn by měla být směrnice 1999/35/ES zrušena a směrnice 2009/16/ES by měla být odpovídajícím způsobem změněna,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1 **Oblast působnosti**

1. Tato směrnice se vztahuje na lodě typu ro-ro a vysokorychlostní osobní plavidla provozující liniovou dopravu mezi přístavem v členském státě a přístavem v třetí zemi, je-li vlajka plavidla stejná jako vlajka dotčeného členského státu, nebo vnitrostátní plavby v rámci liniové dopravy v námořních oblastech, v nichž mohou být provozovány lodě třídy A v souladu s článkem 4 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/45/ES¹⁷.
2. Členské státy mohou tuto směrnici uplatňovat na lodě typu ro-ro a vysokorychlostní osobní plavidla provozující liniovou dopravu na vnitrostátních plavbách v námořních oblastech, v nichž mohou být provozovány lodě jiných tříd, než jaké jsou uvedeny v odstavci 1.

Článek 2 **Definice**

Pro účely této směrnice se rozumí:

- 1) „lodí typu ro-ro“ osobní plavidlo, které přepravuje více než 12 cestujících, vybavené zařízením umožňujícím silničním nebo železničním vozidlům najet na loď nebo sjet z lodi;
- 2) „vysokorychlostním osobním plavidlem“ vysokorychlostní plavidlo vymezené v pravidle 1 kapitoly X úmluvy SOLAS v platném znění, které přepravuje více než 12 cestujících;
- 3) „úmluvou SOLAS 1974“ Mezinárodní úmluva o bezpečnosti lidského života na moři z roku 1974, spolu s jejími protokoly a změnami v platném znění;
- 4) „předpisem HSC“ Mezinárodní předpis pro bezpečnost vysokorychlostních plavidel obsažený v rezoluci Výboru pro námořní bezpečnost IMO MSC 36 (63) ze dne 20. května 1994 nebo Mezinárodní předpis pro bezpečnost vysokorychlostních plavidel 2000 (předpis HSC 2000) obsažený v rezoluci IMO MSC.97(73) z prosince 2000 v platném znění;
- 5) „liniovou dopravou“ řada plaveb lodí typu ro-ro nebo vysokorychlostních osobních plavidel provozovaných tak, aby sloužily dopravě mezi dvěma nebo více stejnými přístavy, nebo řada plaveb z přístavu a do stejného přístavu zpět bez mezipřistání buď
 - a) podle zveřejněného jízdního řádu, nebo

¹⁷ 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).

- b) s plavbami tak pravidelnými nebo tak časnými, že tvoří zřejmou systematickou řadu;
- 6) „námořní oblasti“ každá námořní oblast obsažená v seznamu sestaveném podle čl. 4 odst. 2 směrnice 2009/45/ES;
- 7) „osvědčeními“:
 - a) osvědčení o bezpečnosti pro lodě typu ro-ro a vysokorychlostní osobní plavidla, které se zabývají mezinárodními plavbami, vydaná podle úmluvy SOLAS 1974 nebo předpisu HSC, spolu s příslušnými záznamy o zařízení,
 - b) osvědčení o bezpečnosti pro lodě typu ro-ro a vysokorychlostní osobní plavidla, které se zabývají vnitrostátními plavbami, vydaná podle směrnice 2009/45/ES spolu s příslušnými záznamy o zařízení;
- 8) „správou státu vlajky“ příslušné orgány státu, pod jehož vlajkou jsou lodě typu ro-ro nebo vysokorychlostní osobní plavidlo oprávněny plout;
- 9) „vnitrostátní plavbou“ plavba v námořních oblastech z přístavu členského státu do stejného přístavu nebo jiného přístavu tohoto členského státu;
- 10) „uznaným subjektem“ subjekt uznaný v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 391/2009¹⁸;
- 11) „společností“ vlastníci lodí typu ro-ro nebo vysokorychlostního osobního plavidla nebo jakákoli jiná organizace nebo osoba, jako je správce nebo nájemce v nájmu typu „bareboat charter“, který od vlastníka lodí typu ro-ro nebo vysokorychlostního osobního plavidla převzal odpovědnost za jejich provoz a který při převzetí této odpovědnosti souhlasil převzít veškeré povinnosti uložené Mezinárodním předpisem pro bezpečné řízení lodí a pro zabránění znečištění („předpis ISM“);
- 12) „inspektorem“ zaměstnanec veřejného sektoru nebo jiná osoba, kteří jsou řádně oprávněni příslušným orgánem členského státu vykonávat inspekce stanovené touto směrnicí, zodpovídají se tomuto příslušnému orgánu a splňují minimální kritéria stanovená v příloze XI směrnice 2009/16/ES.

Článek 3

Inspekce před zahájením provozu

1. Před zahájením provozu lodě typu ro-ro nebo vysokorychlostního osobního plavidla v liniové dopravě, na kterou se vztahuje tato směrnice, členské státy provedou inspekci před zahájením provozu, která sestává z:
 - a) ověření, že jsou splněny požadavky stanovené v příloze I;
 - b) inspekce provedené v souladu s přílohou II, jejímž prostřednictvím se členské státy mají ujistit, že loď typu ro-ro nebo vysokorychlostní plavidlo splňuje požadavky nezbytné pro bezpečný provoz liniové dopravy.
2. Od inspekce před zahájením provozu lze upustit, pokud bylo plavidlo v předchozích šesti měsících podrobeno roční prohlídce státu vlajky nebo inspekci členským

¹⁸ 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, p. 47).

státem, který se řídí příslušnými postupy a pokyny pro prohlídky stanovenými v konsolidované rezoluci IMO A 1053(27) (Pokyny pro prohlídky podle harmonizovaného systému prohlídek a vydávání osvědčení (HSCC), 2011) nebo postupy, které jsou určeny k dosažení téhož cíle.

3. Inspekci před zahájením provozu provádí inspektor. Prohlídku státu vlajky nebo inspekci ze strany členského státu uvedené v odstavci 2 provádí inspektor nebo uznáný subjekt oprávněný státem vlajky k provádění prohlídek nebo inspekci s cílem zaručit, že jsou splněny všechny požadavky této směrnice.
4. Požádá-li o to členský stát, společnosti poskytnou důkazy o splnění požadavků přílohy I předem, avšak ne dříve než jeden měsíc před inspekci před zahájením provozu.

Článek 4

Výjimky z povinnosti provést inspekci před zahájením provozu

1. Jestliže jsou loď typu ro-ro nebo vysokorychlostní osobní plavidlo převedeny na jinou linku, zohlední členský stát inspekce a prohlídky dříve provedené pro předchozí linku této loď typu ro-ro nebo vysokorychlostního plavidla, na kterou se vztahovala tato směrnice. Považuje-li členský stát tyto předchozí inspekce a prohlídky za uspokojivé a odpovídající novým provozním podmínkám, nemusí inspekce a prohlídky stanovené v čl. 3 odst. 1 provést před zahájením provozu lodi typu ro-ro nebo vysokorychlostního osobního plavidla na nové lince.
2. Na žádost společnosti mohou členské státy předem potvrdit, že souhlasí s tím, že jsou předchozí inspekce a prohlídky pro nové provozní podmínky relevantní.
3. V případech, kdy na základě nepředvídaných okolností musí být loď typu ro-ro nebo vysokorychlostní osobní plavidlo rychle uvedeny do provozu s cílem zajistit pokračování dopravy na lince a kdy odstavec 1 není použitelný, může členský stát dotyčné lodi typu ro-ro nebo vysokorychlostnímu osobnímu plavidlu povolit zahájení provozu za předpokladu, že
 - (a) vizuální inspekce a kontrola dokladů nevyvolávají obavu, že dotyčná loď typu ro-ro nebo vysokorychlostní osobní plavidlo nesplňuje nezbytné požadavky bezpečného provozu, a
 - (b) členský stát do jednoho měsíce provede inspekci před zahájením provozu stanovenou v čl. 3 odst. 1.

Článek 5

Pravidelné inspekce

1. Jednou za každých 12 měsíců provedou členské státy:
 - a) inspekci v souladu s přílohou II a
 - b) inspekci během provozu liniové dopravy, a to ne dříve než pět měsíců, ale ne později než sedm měsíců po inspekci. Tato inspekce pokrývá položky uvedené v příloze III a dostatečný počet položek uvedených v přílohách I a II, aby se zaručilo, že loď typu ro-ro a vysokorychlostní osobní plavidla nadále splňují všechny požadavky nezbytné pro bezpečný provoz.

Inspekce před zahájením provozu v souladu s článkem 3 se považuje za inspekci pro účely tohoto článku.

2. Inspekce uvedená v odstavci 1 může být dle volného uvážení členského státu provedena ve stejnou dobu nebo ve spojení s roční prohlídkou státu vlajky nebo inspekci, jsou-li dodrženy příslušné postupy a pokyny pro prohlídky stanovené v konsolidované rezoluci IMO A 1053(27) (Pokyny pro prohlídky podle harmonizovaného systému prohlídek a vydávání osvědčení, 2011) nebo postupy, které jsou určeny k dosažení téhož cíle.
3. V souladu s přílohou II provede členský stát inspekci pokaždé, když jsou loď typu ro-ro nebo vysokorychlostní osobní plavidlo podrobeny opravám, změnám nebo přeměnám významné povahy nebo když nastane změna ve správě nebo při převodu třídy. Nicméně v případě změny ve správě nebo při převodu třídy může členský stát s ohledem na inspekce, které byly dříve provedeny u loď typu ro-ro nebo vysokorychlostního osobního plavidla, upustit od inspekce požadované tímto odstavcem, pokud touto změnou nebo převodem není dotčen bezpečný provoz loď nebo plavidla.

Článek 6

Oznámení a zpráva o inspekci

1. Po dokončení jakékoli inspekce provedené v souladu s touto směrnicí inspektor vypracuje zprávu v souladu s přílohou IX směrnice 2009/16/ES.
2. Informace ve zprávě se sdělí do inspekční databáze stanovené v článku 10. Kopie zprávy o inspekci se poskytne také veliteli plavidla.

Článek 7

Náprava nedostatků, zákaz vyplutí a pozastavení inspekce

1. Členské státy zaručí, že jsou napraveny veškeré nedostatky, které se potvrdí nebo odhalí při inspekci provedené v souladu s touto směrnicí.
2. V případě, že nedostatky jednoznačně představují nebezpečí pro bezpečnost či zdraví nebo bezprostředně ohrožují život, loď typu ro-ro nebo vysokorychlostní osobní plavidlo, jeho posádku a cestující, členský stát zaručí, že je pro loď typu ro-ro nebo vysokorychlostní osobní plavidlo vydán příkaz k zákazu vyplutí. Kopie příkazu k zákazu vyplutí se poskytne veliteli plavidla.
3. Zákaz vyplutí se nezruší, dokud není nebezpečí odstraněno nebo dokud členský stát nestanovil, že loď může za určitých nezbytných podmínek vyplout na moře nebo pokračovat v provozu, aniž by byla ohrožena bezpečnost a zdraví cestujících či posádky nebo loď typu ro-ro či vysokorychlostní osobní plavidlo či jiné loď.
4. Není-li takový nedostatek možné odstranit bezprostředně v přístavu, v němž byl potvrzen či odhalen, může členský stát lodi povolit, aby pokračovala v plavbě do vhodné opravárenské loděnice nejbližší k přístavu zadržení, kde mohou být nedostatky bezprostředně odstraněny.
5. Za výjimečných okolností, kdy je celkový stav loď typu ro-ro nebo vysokorychlostního osobního plavidla zjevně nevyhovující, může členský stát pozastavit inspekci této loď nebo plavidla, dokud společnost nepřijme nezbytná opatření, jimiž zaručí, že loď typu ro-ro nebo vysokorychlostní osobní plavidlo již nejsou zjevně nebezpečné pro bezpečnost či zdraví nebo že nepředstavují bezprostřední nebezpečí pro život posádky a cestujících nebo že vyhovují příslušným požadavkům platných mezinárodních úmluv.

6. Pokud členský stát pozastaví inspekce v souladu s odstavcem 5, pro loď typu ro-ro nebo vysokorychlostní osobní plavidlo se automaticky vystaví příkaz k zákazu vyplutí. Příkaz k zákazu vyplutí se zruší, pokud je inspekce obnovena a úspěšně dokončena a pokud jsou splněny podmínky stanovené v odstavci 3 tohoto článku a v čl. 9 odst. 2.
7. Aby se zmírnilo zablokování přístavu, může členský stát povolit, je-li to bezpečné, přesun zadržené lodi typu ro-ro nebo vysokorychlostního osobního plavidla, na něž se vztahuje příkaz k zákazu vyplutí, do jiné části přístavu. Riziko zablokování přístavu se nicméně nezohledňuje při rozhodování o tom, zda má být příkaz k zákazu vyplutí vydán, či naopak zrušen. Přístavní orgány nebo subjekty usnadní umístění takových lodí.

Článek 8

Právo na odvolání

1. Společnost má právo odvolat se proti příkazu k zákazu vyplutí vydanému členským státem. Odvoláním není pozastaven příkaz k zákazu vyplutí, pokud nejsou v souladu s vnitrostátními právními předpisy udělena prozatímní opatření. Za tímto účelem členské státy zavedou a udržují vhodné postupy v souladu se svými vnitrostátními právními předpisy.
2. Orgán členského státu informuje velitele loď typu ro-ro nebo vysokorychlostního osobního plavidla, na něž se vztahuje příkaz k zákazu vyplutí, o právu na odvolání a o použitelných postupech. Je-li na základě odvolání nebo žádosti podané společností příkaz k zákazu vyplutí odvolán nebo změněn, členský stát zaručí, že je neprodleně odpovídajícím způsobem změněna inspekční databáze stanovená v článku 10.

Článek 9

Náklady

1. Pokud inspekce uvedené v člancích 3 a 5 potvrdí nebo odhalí nedostatky, které jsou důvodem k zákazu vyplutí, všechny náklady na inspekce uhradí společnosti.
2. Příkaz k zákazu vyplutí nesmí být zrušen, dokud nebyly náklady zcela uhrazeny nebo dokud nebyla poskytnuta dostatečná záruka na úhradu těchto nákladů.

Článek 10

Inspekční databáze

1. Komise zřídí, udržuje a aktualizuje inspekční databázi, která obsahuje všechny informace nezbytné pro zavedení systému inspekci, který je stanoven touto směrnicí, nebo k dalšímu posílení inspekční databáze uvedené v článku 24 směrnice 2009/16/ES.
2. Členské státy zaručí, že jsou informace o inspekcích provedených v souladu s touto směrnicí včetně informací o nedostacích a příkazech k zákazu vyplutí zaneseny do inspekční databáze, jakmile je dokončena zpráva o inspekci nebo zrušen zákaz vyplutí. Pokud jde o konkrétní prvky informací, uplatní se obdobně ustanovení přílohy XIII směrnice 2009/16/ES.
3. Členské státy zajistí, aby informace zanesené do výše uvedené inspekční databáze byly do 72 hodin schváleny pro zveřejnění.

4. Komise zaručí, že je možné z inspekční databáze získat veškeré relevantní údaje o provádění této směrnice, které vycházejí z údajů o inspekcích poskytnutých členskými státy.
5. Členské státy mají přístup ke všem informacím zaneseným do inspekční databáze, které se týkají provádění systému inspekcí podle této směrnice a směrnice 2009/16/ES.

Článek 11

Sankce

Členské státy stanoví systém sankcí za porušení vnitrostátních předpisů přijatých na základě této směrnice a přijmou veškerá opatření nezbytná k zajištění, aby tyto sankce byly uplatňovány. Stanovené sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující.

Článek 12

Pozměňovací postup

1. Komise je zmocněna přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 13, jimiž se mění přílohy s cílem zohlednit vývoj na mezinárodní úrovni, zejména v organizaci IMO, a s ohledem na získané zkušenosti zlepšit technické specifikace uvedených příloh.
2. Komise je zmocněna přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 13, 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 jasné 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.

Článek 13

Výkon přenesení pravomoci

1. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedené v článku 12, a to s výhradou podmínek stanovených v tomto článku.
2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedené v článku 12 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 článku 12 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 článku 12 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. 12 odst. 3, 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.

Článek 14

Změny směrnice 2009/16/ES

Směrnice 2009/16/ES se mění takto:

- 1) do článku 2 se vkládají nové body 25 až 28, které znějí:
- „25. „lodí typu ro-ro“ osobní plavidlo, které přepravuje více než 12 cestujících, vybavené zařízením umožňujícím silničním nebo železničním vozidlům najet na loď nebo sjet z lodi;
 - 26. „vysokorychlostním osobním plavidlem“ vysokorychlostní plavidlo vymezené v pravidle 1 kapitoly X úmluvy SOLAS v platném znění, které přepravuje více než 12 cestujících;
 - 27. „liniovou dopravou“ řada plaveb lodí typu ro-ro nebo vysokorychlostních osobních plavidel provozovaných tak, aby sloužily dopravě mezi dvěma nebo více stejnými přístavy, nebo řada plaveb z přístavu a do stejného přístavu zpět bez mezipřistání buď
 - i) podle zveřejněného jízdního řádu, nebo
 - ii) s plavbami tak pravidelnými nebo tak četnými, že tvoří zřejmou systematickou řadu;
 - 28. „inspekci před zahájením provozu“ inspekce loď typu ro-ro nebo vysokorychlostního osobního plavidla, které spadají do oblasti působnosti této směrnice, před zahájením liniové dopravy s cílem ověřit, že jsou splněny požadavky stanovené v článku 3 a přílohách I a II směrnice [XXXX].“;
- 2) v čl. 3 odst. 1 se doplňuje nový pododstavec, který zní:
- „Tato směrnice se vztahuje také na inspekce lodí typu ro-ro a vysokorychlostních osobních plavidel, které jsou prováděny mimo přístav či kotviště během provozu v rámci liniové dopravy v souladu s článkem 14a.“;
- 3) vkládá se nový článek 14a, který zní:

„Článek 14a

Inspekce lodí typu ro-ro a vysokorychlostních osobních plavidel během provozu v rámci liniové dopravy

1. Před zahájením provozu loď typu ro-ro nebo vysokorychlostního osobního plavidla v liniové dopravě, na které se vztahuje tato směrnice, členské státy provedou

inspekci před zahájením provozu v souladu článkem 3 směrnice [XXXX], aby se ujistily, že loď typu ro-ro nebo vysokorychlostní osobní plavidlo splňuje požadavky nezbytné pro bezpečný provoz liniové dopravy, a ověřily, že jsou splněny požadavky stanovené v příloze I směrnice [XXXX].

2. Lodě typu ro-ro a vysokorychlostní osobní plavidla se každých dvanáct měsíců podrobí dvěma státním přístavním inspekcím. Jedna z těchto inspekci se provede během provozu v rámci liniové dopravy a může mít dvě formy podle volby členského státu:

- a) rozšířená inspekce, nebo
- b) inspekce, která zahrnuje položky uvedené v příloze III a dostatečný počet položek uvedených v přílohách I a II směrnice [XXXX], jejímž prostřednictvím se členský stát ujistí, že loď nebo plavidlo nadále splňuje všechny nezbytné požadavky pro bezpečný provoz.

3. Členské státy při plánování inspekci lodí typu ro-ro a vysokorychlostních osobních plavidel náležitě zohlední provozní a údržbový rozpis lodě nebo plavidla. Členský stát může souhlasit s tím, že provede inspekci lodě typu ro-ro nebo vysokorychlostního osobního plavidla na žádost jiného členského státu.

4. Byly-li loď typu ro-ro nebo vysokorychlostní osobní plavidlo podrobeny inspekci, zaznamenaná se taková inspekce v inspekční databázi jako rozšířená inspekce a zohlední se pro účely článků 10, 11 a 12 a pro výpočet splnění inspekčního závazku každého členského státu, a to v rozsahu, v němž jsou pokryty všechny položky uvedené v příloze VII této směrnice.“;

4) v článku 15 se zrušuje odstavec 3;

5) v článku 16 se odstavec 1 nahrazuje tímto:

„1. Členský stát odepře přístup do svých přístavů nebo kotvišť každé lodi, která:

- pluje pod vlajkou státu, který se podle míry zadržených lodí nachází na černé listině přijaté v souladu s ustanoveními Pařížského memoranda na základě informací zaznamenaných v inspekční databázi a každoročně zveřejňovaných Komisí, a během předchozích 36 měsíců byla v přístavu nebo kotvišti členského státu nebo signatářského státu Pařížského memoranda více než dvakrát zadržena nebo
- pluje pod vlajkou státu, který se podle míry zadržených lodí nachází na šedé listině přijaté v souladu s ustanoveními Pařížského memoranda na základě informací zaznamenaných v inspekční databázi, kterou každoročně zveřejňuje Komise, a během předchozích 24 měsíců byla v přístavu nebo kotvišti členského státu nebo signatářského státu Pařížského memoranda více než dvakrát zadržena.

První pododstavec se nevztahuje na situace popsané v čl. 21 odst. 6.

Odepření přístupu nabývá účinnosti, jakmile loď opustí přístav nebo kotviště, v němž byla zadržena potřeť a v němž byl vydán příkaz k odepření přístupu.“;

6) v článku 22 se odstavec 2 nahrazuje tímto:

„2. Nemá-li příslušný orgán přístavního státu k dispozici požadovanou odbornost, může být inspektorovi daného příslušného orgánu nápomocna jakákoli osoba disponující požadovanou odborností.

Inspektor příslušného orgánu přístavního státu může být během inspekce lodě typu ro-ro nebo vysokorychlostního osobního plavidla doprovázen inspektorem státní přístavní inspekce jiného členského státu nebo v případě, že o to požádá společnost, zástupcem státu vlajky plavidla.“.

Článek 15 **Zrušení**

Směrnice 1999/35/ES se zrušuje.

Odkazy na zrušenou směrnici se považují za odkazy na tuto směrnici v souladu se srovnávací tabulkou obsaženou v příloze IV.

Článek 16 **Přezkum**

Komise vyhodnotí provádění této směrnice a nejpozději do [sedm let po datu uvedeném v čl. 17 odst. 1 druhém pododstavci] předloží výsledky hodnocení Evropskému parlamentu a Radě.

Článek 17 **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 Komisi znění těchto předpisů.

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

Tato opatření přijatá 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 přijaly v oblasti působnosti této směrnice.

Článek 18 **Vstup v platnost**

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

Článek 19 **Určení**

Tato směrnice je určena členským státům.

V Bruselu dne

Za Evropský parlament
předseda

Za Radu
předseda/předsedkyně