EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 6. 6. 2016
COM(2016) 371 final

2016/0172 (COD)

Návrh

# SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

**o systéme inšpekcií v záujme bezpečnej prevádzky prievozných lodí ro-ro a osobných vysokorýchlostných plavidiel v pravidelnej preprave, ktorou sa mení smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/16/ES o štátnej prístavnej kontrole a ruší smernica Rady 1999/35/ES**

{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 lodí[1] 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 je to potrebné a primerané, ii) zabezpečiť ich správne vykonávanie a iii) odstrániť možné prekrývanie 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.

V smernici Rady 1999/35/ES[2] sa stanovujú viaceré druhy kontrol zameraných osobitne na bezpečnostné charakteristiky prievozných lodí ro-ro a vysokorýchlostných plavidiel. Konkrétne sú zamerané na osobitné riziká súvisiace s nerozdelenými palubami pre vozidlá, ktoré viedli k slabým miestam v stabilite a náchylnosti na požiare, veľmi intenzívnou prevádzkou, nebezpečenstvom presunu nákladu, problémami týkajúcimi sa vodotesnosti, so zdvíhacími plošinami a s opotrebovaním.

Bez ohľadu na skutočnosť, že systém osobitných inšpekcií týchto plavidiel je naďalej potrebný, požiadavky tejto smernice už nezodpovedajú skutočnosti. Súčasná situácia je výrazne odlišná od situácie pred takmer 20 rokmi, keď bola prijatá smernica 1999/35/ES. Vtedy mala EÚ 15 členských štátov a existoval významný počet lodí ro-pax a vysokorýchlostných plavidiel, ktoré pravidelne premávali medzi štátmi EÚ a tretími štátmi. Okrem toho sa odvtedy posilnil systém štátnej prístavnej kontroly, najmä po nadobudnutí účinnosti smernice Európskeho parlamentu a Rady 2009/16/ES[3], ktorou sa zaviedol systém kontrol na základe analýzy rizika a v ktorej sa predpisuje minimálny počet kontrol vysokorizikových lodí, ktoré musia vykonávať členské štáty.

V súčasnosti drvivá väčšina členských štátov kombinuje alebo nahrádza niektoré kontroly požadované podľa smernice 1999/35/ES s prehliadkami vlajkového štátu alebo inšpekciami štátnej prístavnej kontroly. Táto prax spôsobuje ťažkosti pri vykonaní a presadzovaní tejto smernice vzhľadom na rozdielny rozsah týchto kontrol a prekrývania právnych predpisov. Právny rámec konkrétne umožňuje nahradiť inšpekcie štátnej prístavnej kontroly kontrolou podľa smernice 1999/35/ES. Keďže však rozsah kontrol podľa smernice 1999/35/ES nezahŕňa všetky prvky zahrnuté v štátnej prístavnej kontrole, toto prekrývanie v skutočnosti vytvára medzeru v právnych predpisoch.

Preto sa navrhuje aktualizovať, objasniť a zjednodušiť existujúce kontrolné požiadavky pre prievozné lode ro-ro a vysokorýchlostné plavidlá pri zachovaní rovnakej úrovne bezpečnosti a kľúčových mechanizmov realizácie. Je to plne v súlade s programom Komisie REFIT

---

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

2 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).

3 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).

a cieľom je ďalej zracionalizovať inšpekčné úsilie vnútroštátnych správnych orgánov a maximalizovať čas, počas ktorého možno loď komerčne využívať

V tejto súvislosti sa s cieľom zabezpečiť jasnosť a súdržnosť týmto návrhom zrušuje súčasná smernica a nahrádza sa novou smernicou. Ďalej návrh zahŕňa to aj sprievodné zmeny smernice 2009/16/ES.

### 1.2 Súlad s existujúcimi ustanoveniami v danej oblasti politiky

Návrh je v úplnom súlade s návrhmi na zjednodušenie, ktorými sa mení smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/45/ES[4] a smernica Rady 98/41/ES[5]. Zabezpečuje sa ním súlad so smernicou 2009/16/ES, pretože zahŕňa aj jej sprievodné zmeny. Tieto sprievodné zmeny sú obmedzené výhradne na zmeny potrebné na zabezpečenie súladu s týmto návrhom a v nijakom prípade nemajú vplyv na blížiace sa hodnotenie smernice 2009/16/ES. Návrh je v úplnom súlade s odporúčaniami uvedenými v kontrole vhodnosti a s bielou knihou z roku 2011 o budúcnosti dopravy[6], v ktorej bola uznaná potreba modernizovať súčasný legislatívny rámec EÚ v oblasti bezpečnosti osobných lodí.

### 1.3 Súlad s ostatnými politikami Únie

Návrhom sa realizuje program lepšej právnej regulácie Komisie, 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 2018[7] , pretože sa ním zabezpečujú kvalitné trajektové služby v pravidelnej osobnej preprave v rámci EÚ.

## 2. PRÁVNY ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

### 2.1 Právny základ

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

### 2.2 Subsidiarita

Na žiadosť členských štátov[8] boli právne predpisy EÚ v oblasti bezpečnosti osobných lodí zostavené a sformulované na základe medzinárodných požiadaviek a v reakcii na viaceré veľké nehody (napr. nehody lodí *Herald of Free Enterprise* a *Estonia*). Väčšina členských štátov je dotknutá ako vlajkový štát a rovnako aj ako prístavný štát.

Hoci boli prijaté spoločné pravidlá na úrovni EÚ pre osobné lode vrátane prievozných lodí ro-ro a vysokorýchlostných plavidiel plávajúcich na vnútroštátnych trasách, nie je to tak v prípade medzinárodných plavieb, pri ktorých sa uplatňujú medzinárodné dohovory.

---

4 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).

5 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).

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].

8 Uznesenie Rady z 22. decembra 1994 o bezpečnosti osobných prievozných lodí ro-ro (94/C 379/05), Ú. v. ES C 379, 31.12.1994, s. 8.

Medzinárodné dohovory umožňujú značné výnimky a rozdielne výklady bezpečnostných noriem. Cestujúci v rámci EÚ majú právo očakávať rovnakú úroveň bezpečnosti bez ohľadu na typ lode alebo využívanej služby.

Vzhľadom na neexistenciu mechanizmu presadzovania na medzinárodnej úrovni zostáva systém kontrol EÚ vzťahujúci sa na vnútroštátne aj medzinárodné osobné lode nevyhnutnou podmienkou na udržanie vysokej úrovne bezpečnosti života na osobných lodiach a na zabránenie vykonávaniu námornej dopravy, ktorá nespĺňa normy. Takisto predstavuje záruku toho, že hospodárska súťaž bude pokračovať vo vodách EÚ za rovnakých podmienok pre všetkých prevádzkovateľov bez ohľadu na ich štátnu príslušnosť či vlajku ich lodí a plavidiel a bez rozlišovania medzi medzinárodnými a vnútroštátnymi plavbami. Harmonizované podmienky prevádzky prievozných lodí ro-ro a vysokorýchlostných plavidiel z prístavov v EÚ a do nich a spoločnú úroveň bezpečnosti preto nemožno dosiahnuť jednostranným opatrením na úrovni členských štátov.

### 2.3 Proporcionalita

So zreteľom na najnovší technologický a právny vývoj sa návrh na objasnenie existujúcich požiadaviek, odstránenie prekrývania právnych predpisov a zastaraných koncepcií považuje za jedinú primeranú a logickú možnosť. Zabezpečuje sa ním, aby sa neznížila súčasná vysoká úroveň bezpečnosti, a umožňuje lepšie využívanie zdrojov, lepšie zameranie a jasnejšie bezpečnostné požiadavky.

V súlade so zásadou proporcionality sa smernica naďalej považuje za najvhodnejší spôsob na dosiahnutie vytýčených cieľov. Sú v nej stanovené spoločné zásady a harmonizovaná úroveň bezpečnosti, zabezpečuje sa ňou presadzovanie pravidiel, ale každému členskému štátu sa ponecháva možnosť výberu praktických a technických postupov, ktoré uplatní. Tým ponecháva každému členskému štátu zodpovednosť rozhodnúť o vykonávacích prostriedkoch, ktoré sú najvhodnejšie pre jeho vnútorný systém. Smernicou sa zároveň zaručuje, aby bolo možné cieľ zjednodušenia tohto návrhu dosiahnuť v čo najväčšom rozsahu.

### 2.4 Výber nástroja

S cieľom zabezpečiť jasné a konzistentné právne predpisy sa za najvhodnejšie riešenie považuje návrh novej smernice, ktorou sa nahradí existujúca smernica. Alternatívna možnosť navrhnúť súbor zmien súčasnej smernice bola zamietnutá na základe pomerne veľkého počtu a druhu zmien, ktoré by sa mali uplatniť na súčasnú smernicu.

## 3. VÝSLEDKY HODNOTENÍ *EX POST*, KONZULTÁCIÍ SO ZAINTERESOVANÝMI 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 určitých regulačných požiadaviek. Odporúčania na zjednodušenie, objasnenie a zrušenie viacerých nejasných, zastaraných alebo prekrývajúcich sa požiadaviek sa týkajú viacerých oblastí:

a) zabrániť prekrývaniu medzi špecifickými kontrolami podľa smernice 1999/35/ES a rozšírenými inšpekciami podľa článku 14 smernice 2009/16/ES a nariadenia Komisie (EÚ) č. 428/2010;

b) zabrániť prekrývaniu medzi špecifickými kontrolami podľa smernice 1999/35/ES a ročnými prehliadkami vlajkového štátu stanovenými v smernici 2009/21/ES (v súvislosti s medzinárodnými plavbami) a v smernici 2009/45/ES (v súvislosti s vnútroštátnymi plavbami);

c) odstrániť zbytočnú koncepciu hostiteľského štátu stanovenú v smernici 1999/35/ES (a zároveň zachovať možnosť spoločných kontrol) a nahradiť pojem „kontrola“ pojmom „inšpekcia“;

d) objasniť čas medzi dvoma ročnými inšpekciami lodí ro-pax v smernici 1999/35/ES, ktoré sa majú konať v pravidelných, šesťmesačných intervaloch.

### 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 Europa zverejnený plán,[9] čo všetkým zainteresovaným stranám umožňovalo poskytnúť spätnú väzbu prostredníctvom online formulára.

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 z odvetvia trvali na tom, aby základné zásady súčasného právneho rámca zostali nezmenené, ale združenia cestujúcich požadovali zvýšenie úrovne bezpečnosti a varovali pred jej znížením. Návrhom sa preto zabezpečuje zachovanie existujúcej úrovne bezpečnosti a jej zvýšenie v rozsahu, ktorý bude možný v rámci zjednodušenia (napr. objasnením, že dve ročné inšpekcie podľa súčasnej smernice by sa mali vykonávať pravidelne v šesťmesačných intervaloch).

### 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 2015[10].

Okrem údajov a konzultácie vykonanej v rámci kontroly vhodnosti bol na prípravu tohto návrhu na zjednodušenie potrebné aj vstupy technických a právnych odborníkov, pokiaľ ide

[9] http://ec.europa.eu/smart-regulation/roadmaps/index_sk.htm.

[10] SWD(2015) 197.

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 určili aspekty na zjednodušenie a posúdili sa možnosti zjednodušenia. Ako sa zdôrazňuje v pláne, pripravované opatrenia by buď nemali mať nijaký významný vplyv (t. j. okrem vplyvu, ktorý nie je merateľný, ako napríklad 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 kontroly vhodnosti a vysvetľuje sa odôvodnenie navrhnutých riešení z technického, ako aj právneho hľadiska. V dokumente je uvedený aj súhrn konzultácií so zainteresovanými stranami, ktoré sa uskutočnili na podporu tejto iniciatívy, a spätná väzba z týchto konzultácií. Ďalším sprievodným dokumentom je plán vykonávania.

### 3.5 Vhodnosť právnych predpisov a ich zjednodušenie

Hlavným cieľom tohto návrhu je zabezpečiť, aby boli existujúce právne predpisy vhodné na svoj účel. Možnosti zjednodušenia v tomto návrhu pozostávajú prevažne z nemerateľných vplyv, ako napríklad právna jasnosť, istota a jednoduchosť. Hlavný kvantifikovaný prvok súvisí s odstránením prekrývania právnych predpisov a nesúladu medzi špecifickými prehliadkami podľa súčasnej smernice, rozšírenými inšpekciami štátnej prístavnej kontroly a ročnými prehliadkami vlajkového štátu. Plánovaným zjednodušením sa nielenže napravia zistené regulačné nedostatky, ale malo by sa ním ďalej zracionalizovať aj kontrolné úsilie štátnej správy a maximalizovať čas, počas ktorého sa loď komerčne využíva.

Maximálny kombinovaný potenciál sa odhaduje približne na 900 000 EUR (t. j. zníženie počtu samostatných prehliadok podľa tejto smernice za rok pre celú EÚ približne o 670, ak zostanú v prevádzke tie isté lode ako v súčasnosti), čo sa v praxi už čiastočne zrealizovalo kombináciou rozličných typov inšpekcií. Okrem týchto peňažných odhadov existuje značné zaťaženie všetkých zainteresovaných strán súvisiace so zložitosťou týchto systémov kontrol, prekrývajúcich sa požiadaviek obsiahnutých v rôznych právnych predpisoch, vyjadrených odlišnými výrazmi atď. Z tohto dôvodu predstavuje vykonávanie, monitorovanie a presadzovanie zbytočnú záťaž pre všetky zúčastnené strany.

### 3.6 Základné práva

Návrh nemá žiadne dôsledky na ochranu základných práv.

## 4. VPLYV NA ROZPOČET

Návrh nemá žiadny vplyv na rozpočet Únie.

## 5. OSTATNÉ 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 v ňom 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), databázy inšpekcií (THETIS), skupiny expertov pre bezpečnosť osobných lodí a na základe databázy Európskej informačnej platformy o námorných nehodách (EMCIP). Keďže trvanie celého cyklu plánovaných vykonávacích návštev EMSA 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

**Rozsah pôsobnosti a vymedzenie pojmov**

V článku 1 sa vymedzuje rozsah pôsobnosti smernice a vylučujú sa z neho plavidlá, ktoré podliehajú inšpekciám štátnej prístavnej kontroly vykonávaným v súlade so smernicou 2009/16/ES. V dôsledku toho sa rozsah pôsobnosti obmedzuje na lode, ktorými sa zabezpečuje pravidelná preprava prievoznými loďami ro-ro a osobnými vysokorýchlostnými plavidlami medzi prístavmi v rámci členského štátu alebo medzi prístavom v členskom štáte a prístavom v treťom štáte, keď je vlajka plavidla rovnaká ako vlajka daného členského štátu.

Článkom 2 sa vypúšťajú viaceré zbytočné vymedzenia a odkazy ako „cestujúci“, „hostiteľský štát“, „medzinárodné plavby“, „osvedčenie o výnimke“. Okrem toho sa vypúšťa odkaz na vyšetrovanie námorných nehôd, na ktoré sa teraz vzťahuje smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/18/ES[11]. Vymedzenia viacerých ďalších pojmov sa aktualizujú s cieľom zohľadniť zmeny v právnych predpisoch EÚ alebo na medzinárodnej úrovni (IMO) a zabezpečiť, aby boli vymedzenia pojmov zosúladené s vymedzeniami v smernici 2009/16/ES.

**Inšpekcie pred začatím prevádzky**

V článkoch 3 a 4 sa stanovuje systém inšpekcií zameraných na loď (a nie na spoločnosť) pred začiatkom pravidelnej prepravy. Plavidlo musí podstúpiť inšpekciu v súlade s prílohou II a musia sa overiť viaceré otázky riadenia bezpečnosti stanovené v prílohe I. V článku 4 sa upravujú prípady, keď bolo plavidlo nedávno podrobené inšpekcii alebo sa začína používať na iný typ služieb s podobnými charakteristikami. V celom texte sa používa slovo „inšpekcie“ namiesto „kontroly“, lebo presnejšie vyjadruje typ regulovanej činnosti.

[11] Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/18/ES z 23. apríla 2009, ktorou sa ustanovujú základné zásady upravujúce vyšetrovanie nehôd v sektore námornej dopravy (Ú. v. EÚ L 131, 28.5.2009, s. 114).

**Pravidelné inšpekcie, inšpekčné správy, zákazy odchodu, odvolanie a náklady**

V článku 5 sa stanovuje, že v prípade lodí, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti smernice, sa inšpekcie vykonávajú dvakrát ročne s určitým časovým odstupom medzi inšpekciami a že tieto inšpekcie by sa mali vykonávať počas prevádzky v rámci pravidelnej plavby. Takisto sa stanovuje, že členský štát môže na vlastné želanie spojiť inšpekciu s prehliadkou vlajkového štátu, ktorá sa má vykonať pri plavidle vykonať každoročne. To by malo viesť k zníženiu záťaže správnych orgánov, ako aj prevádzkovateľa lode.

V článkoch 6, 7, 8, 9, 10 a 11 sú ustanovenia týkajúce sa inšpekčných správ, zákazov odchodu, odvolaní, nákladov, inšpekčnej databázy a sankcií zosúladené s ustanoveniami v smernici 2009/16/ES. Skutočnosť, že v smernici 2009/16/ES nie je stanovený zákaz odchodu, súvisí s príkazom na zadržanie v rámci štátnej prístavnej kontroly.

**Postup pri zmene**

Články 12 a 13 sú zosúladené s ustanoveniami Zmluvy o fungovaní Európskej únie, pokiaľ ide o vykonávanie právomocí Komisie v súvislosti s delegovanými aktmi.

**Zmena smernice 2009/16/ES**

V článku 14 sa stanovuje sprievodná zmena smernice 2009/16/ES na zabezpečenie zachovania súčasného obsahu a frekvencie inšpekcií prievozných lodí ro-ro a osobných vysokorýchlostných plavidiel.

**Zrušenie**

V článku 15 sa ustanovuje, že smernica 1999/35/ES sa zrušuje, a odkazuje sa na príslušnú tabuľku zhody v prílohe IV.

**Ustanovenia o hodnotení**

V článku 16 sa uvádzajú ustanovenia o hodnotení.

2016/0172 (COD)

Návrh

# SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

## o systéme inšpekcií v záujme bezpečnej prevádzky prievozných lodí ro-ro a osobných vysokorýchlostných plavidiel v pravidelnej preprave, ktorou sa mení smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/16/ES o štátnej prístavnej kontrole a ruší smernica Rady 1999/35/ES

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 výboru[12],

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov[13],

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

(1) Právne predpisy Únie o systéme povinných kontrol v záujme bezpečnej prevádzky prievozných lodí ro-ro a osobných vysokorýchlostných plavidiel pochádzajú z roku 1999. Treba zohľadniť pokrok dosiahnutý pri vykonávaní systému štátnych prístavných kontrol zriadeného smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2009/16/ES[14], ako aj skúsenosti získané pri uplatňovaní Parížskeho memoranda o porozumení o štátnej prístavnej kontrole, podpísaného v Paríži 26. januára 1982.

(2) Z kontroly vhodnosti Programu regulačnej vhodnosti a efektívnosti (REFIT)[15] vyplýva, že právny rámec Únie v oblasti bezpečnosti osobných lodí viedol k spoločnej úrovni bezpečnosti osobných lodí v rámci Únie. Takisto sa ukázalo, že právne predpisy Únie v oblasti bezpečnosti cestujúcich sa v priebehu času vyvíjali v reakcii na rôzne potreby a situácie a existuje určitý stupeň prekrývania a zdvojenia predpisov, ktoré možno a treba zefektívniť a zjednodušiť na zníženie administratívneho zaťaženia vlastníkov lodí, ako aj na racionalizáciu úsilia námorných správnych orgánov členských štátov.

(3) Väčšina členských štátov už spája povinné prehliadky v záujme bezpečnej prevádzky prievozných lodí ro-ro s inými druhmi prehliadok a inšpekcií, ak je to možné, konkrétne s prehliadkami vlajkového štátu a inšpekciami štátnej prístavnej kontroly. V záujme ďalšieho zníženia inšpekčného úsilia a na maximalizáciu času, počas ktorého možno loď komerčne využívať, by sa preto rozsah pôsobnosti smernice 2009/16/ES mal rozšíriť na plavidlá podliehajúce inšpekciám štátnej prístavnej

[12] Ú. v. EÚ C , , s. .

[13] Ú. v. EÚ C , , s. .

[14] 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).

[15] COM(2015) 508.

kontroly a rozsah pôsobnosti tejto smernice by sa mal obmedziť na lode, ktorými sa zabezpečuje pravidelná preprava prievozných lodí ro-ro a osobných vysokorýchlostných plavidiel medzi prístavmi v rámci členského štátu alebo medzi prístavom členského štátu a prístavom tretieho štátu, keď je vlajka plavidla rovnaká ako príslušný členský štát.

(4) Pojem „hostiteľský štát“ bol zavedený smernicou Rady 1999/35/ES[16] s cieľom uľahčiť spoluprácu s tretími štátmi pred rozšírením Únie v roku 2004. Tento pojem sa už považuje za neaktuálny, a preto by sa mal vypustiť.

(5) V smernici 1999/35/ES sa stanovuje, že hostiteľské štáty musia každých 12 mesiacov vykonať špecifickú kontrolu a kontrolu počas pravidelnej prevádzky. Hoci cieľom tejto požiadavky je zabezpečiť, aby sa obidve tieto inšpekcie vykonávali s určitým časovým odstupom medzi nimi, kontrola vhodnosti REFIT preukázala, že to nie je vždy tak. S cieľom odstrániť nejednoznačnosť tejto požiadavky a zabezpečiť spoločnú úroveň bezpečnosti by sa malo objasniť, že uvedené dve ročné inšpekcie by mali prebiehať v pravidelných, približne šesťmesačných intervaloch.

(6) V smernici 1999/35/ES sa používa pojem „kontroly“ a nie „inšpekcie“. V medzinárodných dohovoroch sa výraz kontrola/prehliadka používa na označenie povinnosti vlajkových štátov monitorovať, či sú pri lodiach dodržané medzinárodné normy, a vydať alebo obnoviť prípadné osvedčenia. Systém osobitných inšpekcií pre prievozné lode ro-ro a vysokorýchlostné plavidlá v pravidelnej preprave však nemožno považovať za kontrolu/prehliadku a príslušné inšpekčné formuláre nie sú osvedčeniami o plavebnej spôsobilosti a ani sa za ne nemôžu pokladať. Pojem „kontrola“ by sa preto mal nahradiť pojmom „inšpekcia“ pri odkaze na špecifické kontroly ro-pax, ktoré sú v súčasnosti stanovené v smernici 1999/35/ES.

(7) Na zohľadnenie vývoja na medzinárodnej úrovni a získaných skúseností by sa právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie mala delegovať na Komisiu, pokiaľ ide o vylúčenie zmien medzinárodných právnych nástrojov z rozsahu pôsobnosti tejto smernice, ak je to potrebné, a o aktualizáciu technických požiadaviek. Je mimoriadne dôležité, aby Komisia v priebehu prípravných prác viedla náležité konzultácie vrátane konzultácií na expertnej úrovni a aby 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.

(8) Smernica 2009/16/ES by sa mala zmeniť tak, aby sa zabezpečilo zachovanie súčasného obsahu a frekvencie inšpekcií prievozných lodí ro-ro a osobných vysokorýchlostných plavidiel. Osobitné ustanovenia o inšpekciách a previerkach prievozných lodí ro-ro a osobných vysokorýchlostných plavidiel v pravidelnej preprave, ktoré podliehajú štátnej prístavnej kontrole, by sa preto mali presunúť do rozsahu pôsobnosti smernice 2009/16/ES.

(9) Vzhľadom na celý monitorovací cyklus návštev Európskej námornej bezpečnostnej agentúry by Komisia mala vyhodnotiť vykonávanie tejto smernice najneskôr [sedem

[16] 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).

rokov po dátume uvedenom v druhom pododseku článku 17 ods. 1] a podať Európskemu parlamentu a Rade správu o tomto hodnotení. Členské štáty by mali spolupracovať s Komisiou pri získavaní všetkých informácií potrebných na toto hodnotenie.

(10) V záujme zvýšenia právnej jasnosti a konzistentnosti a vzhľadom na počet príslušných zmien by sa smernica 1999/35/ES mala zrušiť a smernica 2009/16/ES by sa mala zodpovedajúcim spôsobom zmeniť,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

*Článok 1*
**Rozsah pôsobnosti**

1. Táto smernica sa uplatňuje na prievozné lode ro-ro a osobné vysokorýchlostné plavidlá v pravidelnej preprave medzi prístavom členského štátu a prístavom v treťom štáte, keď je vlajka plavidla rovnaká ako vlajka príslušného členského štátu, alebo v pravidelnej preprave na pravidelných vnútroštátnych plavbách v morských oblastiach, v ktorých možno lode triedy A môžu prevádzkovať v súlade s článkom 4 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2009/45/ES[17].

2. Členské štáty môžu túto smernicu uplatňovať na prievozné lode ro-ro a osobné vysokorýchlostné plavidlá v pravidelnej preprave na vnútroštátnych plavbách v morských oblastiach, v ktorých možno prevádzkovať lode iných tried než tried uvedených v odseku 1.

*Článok 2*
**Vymedzenie pojmov**

Na účely tejto smernice sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:

1. „prievozná loď ro-ro“ je osobné plavidlo so zariadením umožňujúcim cestným a koľajovým vozidlám nalodenie a vylodenie a prepravu viac ako 12 cestujúcich;

2. „osobné vysokorýchlostné plavidlo“ je vysokorýchlostné plavidlo vymedzené v predpise 1 kapitoly X dohovoru SOLAS z roku 1974, v jeho aktuálnom znení, používané na prepravu viac než 12 cestujúcich;

3. „dohovor SOLAS z roku 1974“ je Medzinárodný dohovor o bezpečnosti ľudského života na mori z roku 1974 spolu s jeho protokolmi a zmenami, v jeho aktuálnom znení;

4. „Kódex o vysokorýchlostných plavidlách“ je „Medzinárodný kódex pre bezpečnosť vysokorýchlostných plavidiel“ obsiahnutý v rezolúcii Námorného bezpečnostného výboru IMO MSC 36 (63) z 20. mája 1994 alebo Medzinárodný kódex pre bezpečnosť vysokorýchlostných plavidiel z roku 2000 (kódex z roku 2000) obsiahnutý v rezolúcii IMO MSC.97(73) z decembra 2000, v jeho aktuálnom znení;

5. „pravidelná preprava“ je sled plavieb prievoznej lode ro-ro alebo osobného vysokorýchlostného plavidla prevádzkovaných tak, aby obstarávali dopravu

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

medzi tými istými dvoma alebo viacerými prístavmi, alebo rad plavieb z toho istého prístavu alebo do toho istého prístavu bez medzipristátí, buď:

a) podľa uverejneného cestovného poriadku; alebo

b) plavbami, ktoré sú také pravidelné alebo také časté, že tvoria rozpoznateľné systematické rady;

6. „morská oblasť“ je každá morská oblasť uvedená na zozname zostavenom podľa článku 4 ods. 2 smernice 2009/45/ES;

7. „osvedčenia“ sú:

a) pri prievozných lodiach ro-ro a osobných vysokorýchlostných plavidlách prevádzkovaných na medzinárodných plavbách osvedčenia o bezpečnosti vydané podľa dohovoru SOLAS z roku 1974, resp. podľa Kódexu o vysokorýchlostných plavidlách spolu s príslušnými priloženými záznamami o zariadeniach;

b) pri prievozných lodiach ro-ro a osobných vysokorýchlostných plavidlách prevádzkovaných na vnútroštátnych plavbách bezpečnostné certifikáty vydané podľa smernice 2009/45/ES spolu s príslušnými priloženými záznamami o zariadeniach;

8. „správne orgány vlajkového štátu“ sú príslušné orgány štátu, pod ktorého vlajkou sú prievozná loď ro-ro alebo osobné vysokorýchlostné plavidlo oprávnené plaviť sa;

9. „vnútroštátna plavba“ je plavba v morských oblastiach z prístavu členského štátu do toho istého alebo iného prístavu v rámci predmetného členského štátu;

10. „uznaná organizácia“ je organizácia uznaná v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 391/2009[18];

11. „spoločnosť“ je vlastník prievoznej lode ro-ro alebo osobného vysokorýchlostného plavidla alebo akákoľvek iná organizácia či osoba, ako je napríklad manažér alebo prenajímateľ lode bez posádky, ktorá prevzala zodpovednosť za prevádzku prievoznej lode ro-ro alebo osobného vysokorýchlostného plavidla od jej vlastníka a ktorá pri preberaní tejto zodpovednosti súhlasila s tým, že na seba preberie všetky povinnosti a záväzky stanovené v Medzinárodnom kódexe bezpečného riadenia lodí (ISM);

12. „inšpektor“ je zamestnanec verejného sektora alebo iná osoba náležite poverená príslušným orgánom členského štátu vykonávať inšpekcie stanovené v tejto smernici, ktorá je zodpovedá voči tomuto príslušnému orgánu a spĺňa minimálne kritériá uvedené v prílohe XI k smernici 2009/16/ES.

*Článok 3*

**Inšpekcie pred začatím prevádzky**

1. Členské štáty pred začatím prevádzky pravidelnej prepravy prievoznej lode ro-ro alebo osobného vysokorýchlostného plavidla, na ktoré sa vzťahuje táto smernica, vykonajú inšpekcie, ktoré zahŕňajú:

[18] 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. 47).

a) overenie dodržania požiadaviek stanovených v prílohe I;

b) inšpekciu podľa prílohy II na uistenie sa, že prievozná loď ro-ro alebo vysokorýchlostné plavidlo spĺňa potrebné podmienky bezpečnej prevádzky pravidelnej prepravy.

2. Od inšpekcií pred začatím prevádzky možno upustiť, ak bolo plavidlo v priebehu predchádzajúcich šiestich mesiacov podrobené ročnej prehliadke vlajkového štátu alebo inšpekcii zo strany členského štátu, v rámci ktorej sa dodržali príslušné postupy a usmernenia pre kontroly stanovené v konsolidovanej rezolúcii IMO A 1053(27) (Survey Guidelines under the Harmonized System of Survey and Certification, HSSC – usmernenia pre prehliadky v rámci harmonizovaného systému kontrol a osvedčovania, 2011) alebo postupy vypracované na dosiahnutie toho istého cieľa.

3. Inšpekciu pred začatím prevádzky vykonáva inšpektor. Prehliadku vlajkového štátu alebo inšpekciu zo strany členského štátu uvedené v odseku 2 vykonáva inšpektor alebo uznaná organizácia oprávnená vlajkovým štátom na vykonávanie prehliadok alebo inšpekcií s cieľom zabezpečiť splnenie všetkých požiadaviek tejto smernice.

4. Spoločnosti na žiadosť členského štátu poskytnú dôkazy o dodržaní požiadaviek prílohy I vopred, ale nie skôr ako jeden mesiac pred inšpekciou pred začatím prevádzky.

*Článok 4*

**Výnimky z povinnosti inšpekcie pred začatím prevádzky**

1. Keď sa má prievozná loď ro-ro alebo osobné vysokorýchlostné plavidlo začať prevádzkovať v inej pravidelnej preprave, členský štát vezme do úvahy inšpekcie a prehliadky vykonané predtým pri danej prievoznej lodi ro-ro alebo vysokorýchlostnom plavidle prevádzkovaných v predchádzajúcej pravidelnej preprave, na ktorú sa vzťahuje táto smernica. Ak sa tieto predchádzajúce inšpekcie a prehliadky vykonali k spokojnosti členského štátu, a uznáva, že sú relevantné pre nové prevádzkové podmienky, inšpekcie a prehliadky stanovené v článku 3 ods. 1 sa nemusia vykonať pred tým, ako sa prievozná loď ro-ro alebo vysokorýchlostné plavidlo začnú prevádzkovať v novej pravidelnej preprave.

2. Členské štáty môžu na žiadosť spoločnosti vopred potvrdiť svoj súhlas, pokiaľ ide o relevantnosť predchádzajúcich inšpekcií a prehliadok pre nové prevádzkové podmienky.

3. V prípadoch, keď je vzhľadom na nepredvídané okolnosti potrebné prievoznú loď ro-ro alebo osobné vysokorýchlostné plavidlo rýchlo nahradiť, aby sa zabezpečila kontinuita prepravy, a neuplatňuje sa odsek 1, členský štát môže povoliť začatie prevádzky prievoznej lode alebo plavidla pod podmienkou, že:

a) z vizuálnej inšpekcie a kontroly dokladov nevyplynú žiadne obavy, že prievozná loď ro-ro alebo osobné vysokorýchlostné plavidlo nespĺňa požiadavky potrebné pre bezpečnú prevádzku; a

b) členský štát dokončí inšpekciu pred začatím prevádzky podľa článku 3 ods. 1 do jedného mesiaca.

*Článok 5*

**Pravidelné inšpekcie**

1. Členské štáty raz za 12 mesiacov vykonávajú:

   a) inšpekciu v súlade s prílohou II a

   b) inšpekciu počas pravidelnej prepravy, najskôr päť mesiacov a najneskôr sedem mesiacov po inšpekcii. Táto inšpekcia zahŕňa body uvedené v prílohe III a dostatočný počet bodov uvedených v prílohách I a II s cieľom zabezpečiť, aby prievozná loď ro-ro alebo osobné vysokorýchlostné plavidlo naďalej spĺňali všetky požiadavky potrebné na bezpečnú prevádzku.

   Inšpekcia pred začatím prevádzky podľa článku 3 sa na účely tohto článku považuje za inšpekciu.

2. Inšpekcie uvedené v odseku 1 možno na základe uváženia členského štátu vykonať súčasne alebo v spojení s ročnou prehliadkou vlajkového štátu alebo inšpekciou, v rámci ktorej sa dodržiavajú príslušné postupy a usmernenia pre prehliadky stanovené v konsolidovanej rezolúcii IMO A 1053(27) (Survey Guidelines under the Harmonized System of Survey and Certification, HSSC – usmernenia pre prehliadky v rámci harmonizovaného systému kontrol a osvedčovania, 2011) alebo postupy vypracované na dosiahnutie toho istého cieľa.

3. Členské štáty vykonávajú inšpekciu podľa prílohy II vždy, keď sa na prievoznej lodi ro-ro alebo osobnom vysokorýchlostnom plavidle vykonajú opravy, zmeny alebo úpravy väčšieho charakteru alebo keď nastane zmena manažmentu alebo triedy. V prípade zmeny manažmentu alebo triedy však členský štát môže po zohľadnení inšpekcií vykonaných na prievoznej lodi ro-ro alebo osobnom vysokorýchlostnom plavidle predtým a pod podmienkou, že bezpečná prevádzka prievoznej lode ro-ro alebo plavidla nie je touto zmenou ovplyvnená, upustiť od inšpekcie prievoznej lode alebo vysokorýchlostného plavidla požadovanej v tomto odseku.

*Článok 6*

**Oznamovanie a správa o inšpekcii**

1. Po ukončení všetkých inšpekcií vykonaných v súlade s touto smernicou inšpektor vypracuje správu v súlade s prílohou IX k smernici 2009/16/ES.

2. Informácie uvedené v správe sa prenesú do inšpekčnej databázy stanovenej v článku 10. Kapitánovi sa takisto poskytne kópia správy o inšpekcii.

*Článok 7*

**Oprava nedostatkov, zákaz odchodu a pozastavenie inšpekcie**

1. Členské štáty zabezpečia nápravu všetkých nedostatkov potvrdených alebo odhalených pri inšpekcii vykonanej v súlade s touto smernicou.

2. V prípade nedostatkov, ktoré predstavujú zjavné riziko pre bezpečnosť alebo zdravie alebo bezprostredné nebezpečenstvo pre ľudský život, prievoznú loď ro-ro alebo osobné vysokorýchlostné plavidlo, jeho posádku a cestujúcich, členský štát zabezpečí, aby sa vydal zákaz odchodu prievoznej lode ro-ro alebo osobného vysokorýchlostného plavidla. Kapitánovi sa poskytne kópia zákazu odchodu.

3. Zákaz odchodu sa nezruší, pokým nebude odstránené nebezpečenstvo alebo pokým členský štát nestanoví, že loď môže s výhradou akýchkoľvek potrebných podmienok

vyplávať na more alebo môže byť obnovená prevádzka bez ohrozenia bezpečnosti a zdravia cestujúcich alebo posádky či ohrozenia prievoznej lode ro-ro alebo osobného vysokorýchlostného plavidla alebo iných plavidiel.

4. Ak takýto nedostatok nie je možné ľahko odstrániť v prístave, v ktorom bol nedostatok potvrdený alebo odhalený, členský štát môže povoliť, aby loď pokračovala do vhodnej opravárenskej lodenice najbližšie k prístavu zadržania, kde ho je možné ľahko odstrániť.

5. Vo výnimočných prípadoch, keď celkový stav prievoznej lode ro-ro alebo osobného vysokorýchlostného plavidla zjavne nespĺňa štandard, môže členský štát pozastaviť inšpekciu danej prievoznej lode alebo plavidla, kým spoločnosť podnikne kroky potrebné na zabezpečenie, aby prievozná loď ro-ro alebo osobné vysokorýchlostné plavidlo už nepredstavovali jednoznačné riziko pre bezpečnosť alebo zdravie či bezprostredné nebezpečenstvo pre život členov posádky a cestujúcich alebo aby spĺňali relevantné požiadavky uplatniteľných medzinárodných dohovorov.

6. Ak členský štát pozastaví inšpekciu v súlade s odsekom 5, na prievoznú loď ro-ro alebo osobné vysokorýchlostné plavidlo sa automaticky vzťahuje zákaz odchodu. Zákaz odchodu sa zruší, keď sa obnoví a úspešne ukončí inšpekcia a keď sú splnené podmienky uvedené v odseku 3 tohto článku a v článku 9 ods. 2.

7. V záujme odbremeniť prístav môže príslušný členský štát povoliť prievoznej lodi ro-ro alebo osobnému vysokorýchlostnému plavidlu, na ktoré sa vzťahuje zákaz odchodu, presun do inej časti prístavu, ak je to bezpečné. Riziko zaťaženia prístavu sa však nezohľadňuje pri rozhodovaní o zákaze odchodu alebo zrušení zákazu odchodu. Prístavné orgány alebo subjekty uľahčujú umiestňovanie takýchto lodí.

*Článok 8*

**Právo na odvolanie**

1. Spoločnosť má právo na odvolanie proti zákazu odchodu, ktorý vydal členský štát. Odvolanie nemá odkladný účinok na zákaz odchodu, pokiaľ nie sú na základe vnútroštátnych právnych predpisov povolené dočasné opatrenia. Členské štáty na tento účel stanovia a zachovávajú príslušné postupy v súlade so svojimi vnútroštátnymi právnymi predpismi.

2. Orgán členského štátu informuje kapitána prievoznej lode ro-ro alebo osobného vysokorýchlostného plavidla, na ktoré sa vzťahuj zákaz odchodu, o práve na odvolanie a uplatniteľných postupoch. Keď sa v dôsledku odvolania alebo žiadosti podanej spoločnosťou zákaz odchodu zruší alebo zmení, členské štáty zabezpečia, aby sa inšpekčná databáza podľa článku 10 bezodkladne zmenila zodpovedajúcim spôsobom.

*Článok 9*

**Náklady**

1. Ak by sa pri inšpekciách uvedených v článkoch 3 a 5 potvrdili alebo odhalili nedostatky oprávňujúce zákaz odchodu, všetky náklady súvisiace s inšpekciami hradí spoločnosť.

2. Zákaz odchodu sa nezruší, pokiaľ nebude uhradená celá platba alebo pokiaľ nebude zložená dostatočná záruka na úhradu týchto nákladov.

*Článok 10*

**Inšpekčná databáza**

1. Komisia vytvorí, prevádzkuje a aktualizuje inšpekčnú databázu všetkých informácií požadovaných na uplatňovanie systému inšpekcií stanoveného touto smernicou alebo na ďalšie zlepšenie inšpekčnej databázy uvedenej v článku 24 smernice 2009/16/ES.

2. Členské štáty zabezpečia prenos informácií týkajúcich sa inšpekcií vykonaných v súlade s touto smernicou vrátane informácií o nedostatkoch a zákaze odchodu do inšpekčnej databázy čo najskôr po dokončení inšpekčnej správy alebo zrušení zákazu odchodu. Pokiaľ ide o podrobnosti informácií uplatňujú sa *mutatis mutandis* ustanovenia prílohy XIII k smernici 2009/16/ES.

3. Členské štáty zabezpečia validáciu informácií prenesených do inšpekčnej databázy na účely uverejnenia do 72 hodín.

4. Komisia zabezpečí, aby inšpekčná databáza umožňovala vyhľadať všetky relevantné údaje týkajúce sa vykonávania tejto smernice na základe inšpekčných údajov, ktoré poskytli členské štáty.

5. Členské štáty majú prístup ku všetkým informáciám zaznamenaným v inšpekčnej databáze relevantným pre vykonávanie systému inšpekcií tejto smernice a smernice 2009/16/ES.

*Článok 11*

**Sankcie**

Členské štáty stanovia systém sankcií za porušenie vnútroštátnych ustanovení prijatých podľa tejto smernice a prijmú všetky opatrenia potrebné na zabezpečenie uplatňovania týchto sankcií. Stanovené sankcie sú účinné, primerané a odrádzajúce.

*Článok 12*

**Postup pri zmene**

1. Komisia je splnomocnená prijímať v súlade s článkom 13 delegované akty na zmenu príloh s cieľom zohľadniť vývoj na medzinárodnej úrovni, najmä v IMO, a zlepšiť ich technické špecifikácie na základe nadobudnutých skúseností.

2. Komisia je splnomocnená prijímať v súlade s článkom 13 delegované akty na zmenu smernice s cieľom vylúčiť z rozsahu jej pôsobnosti akékoľvek zmeny 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.

*Článok 13*

**Vykonávanie delegovania právomocí**

1. Právomoc prijímať delegované akty podľa článku 12 sa Komisii udeľuje za podmienok stanovených v tomto článku.

2. Právomoc prijímať delegované akty podľa článku 12 sa Komisii udeľuje na neurčitý čas od [dátum nadobudnutia účinnosti tejto smernice].

3. Delegovanie právomoci podľa článku 12 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 12 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 12 ods. 3 vylúči z rozsahu pôsobnosti tejto smernice zmena medzinárodných nástrojov, sa prijme najmenej tri mesiace pred uplynutím lehoty medzinárodne stanovenej automatické prijatie príslušnej zmeny alebo pred plánovaným dátumom nadobudnutia účinnosti danej zmeny. V období predchádzajúcom nadobudnutiu účinnosti takéhoto delegovaného aktu sa členské štáty zdržia akejkoľvek iniciatívy zameranej na začlenenie zmeny do vnútroštátnych právnych predpisov alebo na uplatňovanie zmeny v predmetnom medzinárodnom nástroji.

*Článok 14*

**Zmeny smernice 2009/16/ES**

Smernica 2009/16/ES sa mení takto:

1. v článku 2 sa vkladajú tieto body 25 až 28:

„25. „prievozná loď ro-ro“ znamená osobné plavidlo so zariadením umožňujúcim cestným a koľajovým vozidlám nalodenie a vylodenie a prepravu viac ako 12 cestujúcich;

26. „osobné vysokorýchlostné plavidlo“ znamená vysokorýchlostné plavidlo vymedzené v predpise 1 kapitoly X dohovoru SOLAS z roku 1974, v jeho aktuálnom znení, používaného na prepravu viac ako 12 cestujúcich;

27. „pravidelná preprava“ znamená sled plavieb prievoznej lode ro-ro alebo osobného vysokorýchlostného plavidla prevádzkovaných tak, aby obstarávali dopravu medzi tými istými dvoma alebo viacerými prístavmi, alebo rad plavieb z toho istého prístavu alebo do toho istého prístavu bez medzipristátí, buď:

i) podľa uverejneného cestovného poriadku; alebo

ii) plavbami, ktoré sú také pravidelné alebo také časté, že tvoria rozpoznateľné systematické rady;

28. „inšpekcia pred začatím prevádzky“ znamená inšpekciu prievoznej lode ro-ro alebo osobného vysokorýchlostného plavidla, ktoré patria do rozsahu

pôsobnosti tejto smernice, pred začatím pravidelnej prepravy s cieľom overiť splnenie požiadaviek stanovených v článku 3 a v prílohách I a II k smernici [XXXX].“;

2. v článku 3 ods. 1 sa dopĺňa tento pododsek:

„Táto smernica sa vzťahuje aj na inšpekcie prievozných lodí ro-ro a osobných vysokorýchlostných plavidiel vykonané mimo prístavu alebo kotviska počas pravidelnej prepravy v súlade s článkom 14a.“;

3. vkladá sa tento článok 14a:

*„Článok 14a*

**Inšpekcia prievozných lodí ro-ro a osobných vysokorýchlostných plavidiel v pravidelnej preprave**

1. Pred začatím prevádzky pravidelnej prepravy prievoznej lode ro-ro alebo osobného vysokorýchlostného plavidla, na ktoré sa vzťahuje táto smernica, vykonajú členské štáty inšpekciu pred začatím prevádzky v súlade s článkom 3 smernice [XXXX] s cieľom uistiť sa, že prievozná loď ro-ro alebo vysokorýchlostné plavidlo spĺňa podmienky potrebné na bezpečnú prevádzku pravidelnej prepravy, a na overenie splnenia požiadaviek stanovených v prílohe I k smernici [XXXX].

2. Každých dvanásť mesiacov sa vykonajú dve inšpekcie štátnej prístavnej kontroly prievozných lodí ro-ro a osobných vysokorýchlostných plavidiel. Jedna z týchto inšpekcií je inšpekcia počas pravidelnej prepravy a môže sa vykonať v jednej z týchto foriem podľa voľby členského štátu:

a) rozšírená inšpekcia; alebo

b) inšpekcia, ktorá zahŕňa body uvedené v prílohe III a dostatočný počet bodov uvedených v prílohách I a II k smernici [XXXX], aby sa členský štát uistil, že prievozná loď ro-ro alebo vysokorýchlostné plavidlo naďalej spĺňa podmienky potrebné na bezpečnú prevádzku.

3. Členské štáty pri plánovaní inšpekcií prievoznej lode ro-ro alebo osobného vysokorýchlostného plavidla náležite zohľadňujú harmonogram prevádzky a údržby prievoznej lode ro-ro alebo osobného vysokorýchlostného plavidla. Členský štát môže súhlasiť s vykonaním inšpekcie prievoznej lode ro-ro alebo osobného vysokorýchlostného plavidla na základe žiadosti iného členského štátu.

4. Keď sa vykonala inšpekcia prievoznej lode ro-ro alebo osobného vysokorýchlostného plavidla, táto inšpekcia zaznamená do inšpekčnej databázy sa ako rozšírená inšpekcia a zohľadní sa na účely článkov 10, 11 a 12 a na výpočet splnenia inšpekčného záväzku každého členského štátu tak, aby boli pokryté všetky body uvedené v prílohe VII k tejto smernici.“;

4. v článku 15 sa vypúšťa odsek 3;

5. v článku 16 sa odsek 1 nahrádza takto:

„1. Členský štát odmietne vstup do svojich prístavov a kotvísk lode, ktorá:

– sa plaví pod vlajkou štátu, ktorého miera zadržania patrí na čierny zoznam prijatý v súlade s Parížskym MoP na základe informácií zaznamenaných v inšpekčnej databáze a každoročne uverejňovaný Komisiou, a ktorá bola v priebehu predchádzajúcich 36 mesiacov viac než dvakrát zadržaná v prístave

alebo na kotvisku členského štátu alebo štátu, ktorý je signatárom Parížskeho MoP, alebo

– sa plaví pod vlajkou štátu, ktorého miera zadržania patrí na sivý zoznam prijatý v súlade s Parížskym MoP na základe informácií zaznamenaných v inšpekčnej databáze a každoročne uverejňovaný Komisiou, a ktorá bola v priebehu predchádzajúcich 24 mesiacov viac než dvakrát zadržaná v prístave alebo na kotvisku členského štátu alebo štátu, ktorý je signatárom Parížskeho MoP.

Prvý pododsek sa neuplatňuje v prípadoch uvedených v článku 21 ods. 6.

Zamietnutie vstupu platí okamžite po tom, ako loď opustí prístav alebo kotvisko, v ktorom sa podrobila tretiemu zadržaniu a v ktorom bol vydaný príkaz na zamietnutie vstupu.“;

6. v článku 22 sa odsek 2 nahrádza takto:

„2. V prípade, že príslušný orgán prístavného štátu nemôže zabezpečiť potrebné profesionálne odborné znalosti, inšpektorovi tohto príslušného orgánu môže pomáhať akákoľvek osoba s požadovanými odbornými znalosťami.

Inšpektora príslušného orgánu prístavného štátu môže počas inšpekcie prievoznej lode ro-ro alebo osobného vysokorýchlostného plavidla sprevádzať inšpektor prístavného štátu iného členského štátu, alebo ak o to požiada spoločnosť, zástupca vlajkového štátu plavidla.“.

*Článok 15*
**Zrušenie**

Smernica 1999/35/ES sa zrušuje.

Odkazy na zrušenú smernicu sa považujú za odkazy na túto smernicu a znejú v súlade s tabuľkou zhody uvedenou v prílohe IV.

*Článok 16*
**Preskúmanie**

Komisia vyhodnotí vykonávanie tejto smernice a predloží výsledky hodnotenia Európskemu parlamentu a Rade najneskôr [sedem rokov po dátume uvedenom v druhom pododseku článku 17 ods. 1].

*Článok 17*
**Transpozícia**

1. Členské štáty prijmú 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 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 upravia členské štáty.

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

*Článok 18*
**Nadobudnutie účinnosti**

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

*Článok 19*
**Adresáti**

Táto smernica je adresovaná členským štátom

V Bruseli

| | |
|---|---|
| *Za Európsky parlament* | *Za Radu* |
| *predseda* | *predseda* |