

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (EÚ) 2017/2110**z 15. novembra 2017****o systéme inšpekcií v záujme bezpečnej prevádzky osobných lodí ro-ro a vysokorychlostných osobných plavidiel v pravidelnej preprave, ktorou sa mení smernica 2009/16/ES a zrušuje smernica Rady 1999/35/ES****(Text s významom pre EHP)**

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 ⁽¹⁾,

po porade s Výborom regiónov,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom ⁽²⁾,

keďže:

- (1) Právo Únie o systéme povinných kontrol v záujme bezpečnej prevádzky osobných lodí ro-ro a vysokorychlostných osobných plavidiel pochádza z roku 1999. Uvedené právo je potrebné aktualizovať s cieľom zohľadniť pokrok dosiahnutý pri vykonávaní systému štátnych prístavných kontrol zriadeného smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2009/16/ES ⁽³⁾, ako aj skúsenosti získané pri uplatňovaní Parížskeho memoranda o porozumení o štátnej prístavnej kontrole podpísaného v Paríži 26. januára 1982.
- (2) Z kontroly vhodnosti v rámci Programu regulačnej vhodnosti a efektívnosti (REFIT) vyplýva, že právny rámec Únie v oblasti bezpečnosti osobných lodí viedol k spoločnej úrovni bezpečnosti osobných lodí v rámci Únie. Takisto poukazuje na to, že vzhľadom na to, ako sa právo Únie v oblasti bezpečnosti cestujúcich v priebehu času vyvíjalo v reakcii na rôzne potreby a situácie, existuje určitý stupeň prekryvania a zdvojenia, ktoré možno a treba zefektívniť a zjednodušiť na zníženie administratívneho zaťaženia vlastníkov lodí, ako aj na racionalizáciu úsilia požadovaného od námorných úradov členských štátov.
- (3) Tam, kde je to možné, už väčšina členských štátov spája povinné kontroly v záujme bezpečnej prevádzky osobných lodí ro-ro v pravidelnej preprave s inými druhmi prehliadok a inšpekcií, a to konkrétne s prehliadkami vlajkového štátu a inšpekciami štátnej prístavnej kontroly. V záujme ďalšieho zníženia inšpekčného úsilia a na maximalizáciu času, počas ktorého možno loď alebo plavidlo komerčne využívať, pričom by sa naďalej zabezpečilo uplatňovanie prísnych bezpečnostných noriem, by sa preto rozsah pôsobnosti smernice 2009/16/ES mal rozšíriť na plavidlá podliehajúce inšpekciám štátnej prístavnej kontroly. Rozsah pôsobnosti tejto smernice by sa mal obmedziť na lode, ktorými sa zabezpečuje pravidelná preprava osobnými loďami ro-ro a vysokorychlostnými osobnými plavidlami medzi prístavmi v rámci členského štátu alebo medzi prístavom členského štátu a prístavom tretej krajiny, ak je vlajka plavidla rovnaká ako vlajka daného členského štátu. Pokiaľ ide o plavidlá, ktorými sa zabezpečuje pravidelná preprava osobnými loďami ro-ro a vysokorychlostnými osobnými plavidlami medzi členským štátom a tretou krajinou, smernica 2009/16/ES by sa mala uplatňovať, ak vlajka plavidla nie je rovnaká ako vlajka príslušného členského štátu.
- (4) Pojem „hostiteľský štát“ sa zaviedol v smernici Rady 1999/35/ES ⁽⁴⁾ s cieľom uľahčiť spoluprácu s tretími krajinami pred rozšírením Únie v roku 2004. Tento pojem už nie je aktuálny, a preto by sa mal vypustiť.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 34, 2.2.2017, s. 176.

⁽²⁾ Pozícia Európskeho parlamentu zo 4. októbra 2017 (zatiaľ neuvverejnená v úradnom vestníku) a rozhodnutie Rady z 23. októbra 2017.

⁽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).

⁽⁴⁾ Smernica Rady 1999/35/ES z 29. apríla 1999 o systéme povinných kontrol pre bezpečnú prevádzku prevozných lodí ro-ro a osobných vysokorychlostných plavidiel v pravidelnej preprave (Ú. v. ES L 138, 1.6.1999, s. 1).

- (5) V smernici 1999/35/ES sa stanovuje, že hostiteľské štáty musia raz za 12 mesiacov vykonať osobitnú kontrolu a kontrolu počas pravidelnej prepravy. Hoci cieľom tejto požiadavky bolo zabezpečiť, aby sa obidve uvedené inšpekcie vykonávali s dostatočným časovým odstupom, kontrola vhodnosti REFIT preukázala, že to nie je vždy tak. S cieľom vyjasniť systém inšpekcií a zabezpečiť harmonizovaný rámec inšpekcií, ktorým sa zaisťujú vysoká úroveň bezpečnosti pri zohľadnení spoločných potrieb v oblasti služieb pre cestujúcich, by sa malo objasniť, že uvedené dve každoročné inšpekcie by sa mali vykonať v pravidelných, približne šesťmesačných intervaloch. Za predpokladu, že je plavidlo v prevádzke, by medzi týmito po sebe nasledujúcimi inšpekciami mal byť odstup minimálne štyri mesiace a maximálne osem mesiacov.
- (6) V smernici 1999/35/ES sa používa pojem „kontroly“ (v angličtine survey) a nie „inšpekcie“. V medzinárodných dohovoroch sa na označenie povinnosti vlajkových štátov monitorovať, či sú pri lodiach dodržané medzinárodné normy, a vydať alebo prípadne obnoviť osvedčenia, používa výraz prehliadka (v angličtine survey). Systém osobitných inšpekcií pre osobné lode ro-ro a vysokorýchlostné osobné plavidlá v pravidelnej preprave však nemožno považovať za kontrolu/prehliadku a príslušné inšpekčné formuláre nie sú osvedčeniami o spôsobilosti plavidla na námornú plavbu a ani sa za ne nemôžu pokladať. Pojem „kontrola“ (v angličtine survey) by sa preto mal v prípade, že sa odkazuje na špecifické kontroly, ktoré sú v súčasnosti stanovené v smernici 1999/35/ES, nahradiť pojmom „inšpekcia“.
- (7) Osobné lode ro-ro a vysokorýchlostné osobné plavidlá by mali byť vzhľadom na svoj špecifický rizikový profil prednostne predmetom pravidelných inšpekcií. Všetky inšpekcie osobných lodí ro-ro a vysokorýchlostných osobných plavidiel, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti smernice 2009/16/ES, by sa mali zahrnúť do celkového počtu každoročných inšpekcií vykonaných každým členským štátom.
- (8) Náklady súvisiace s inšpekciami, ktoré povedú k zákazu vyplávania plavidiel, by mala hradiť spoločnosť.
- (9) S cieľom zohľadniť vývoj na medzinárodnej úrovni a získané skúsenosti by sa mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, pokiaľ ide o neuplatňovanie zmien medzinárodných právnych nástrojov na účely tejto smernice, ak je to potrebné, a o aktualizáciu technických špecifikácií. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni expertov, a aby tieto konzultácie vykonávala v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva⁽¹⁾. Predovšetkým, v záujme rovnakého zastúpenia pri príprave delegovaných aktov, sa všetky dokumenty doručujú Európskemu parlamentu a Rade v rovnakom čase ako odborníkom z členských štátov, a odborníci Európskeho parlamentu a Rady majú systematicky prístup na zasadnutia expertných skupín Komisie, ktoré sa zaoberajú prípravou delegovaných aktov.
- (10) Smernica 2009/16/ES by sa mala zmeniť tak, aby sa zabezpečilo zachovanie súčasného obsahu a frekvencie inšpekcií osobných lodí ro-ro a vysokorýchlostných osobných plavidiel. Osobitné ustanovenia o inšpekciách a previerkach osobných lodí ro-ro a vysokorýchlostných osobných plavidiel v pravidelnej preprave, ktoré podliehajú štátnej prístavnej kontrole, by sa preto mali zaviesť do rozsahu pôsobnosti smernice 2009/16/ES.
- (11) Pri vykonávaní inšpekcií podľa smernice 2009/16/ES by sa malo vynaložiť všetko úsilie na to, aby sa zabránilo neoprávnenému zadržaniu alebo omeškaniu lode.
- (12) Vzhľadom na to, že zdravotné, bezpečnostné a sociálne aspekty sú úzko prepojené, je dôležité zohľadniť pracovné a životné podmienky posádky na palube a odbornú prípravu a kvalifikácie členov posádky.
- (13) S ohľadom na celý monitorovací cyklus návštev Európskej námornej bezpečnostnej agentúry by Komisia mala vyhodnotiť vykonávanie tejto smernice do siedmych rokov po uplynutí lehoty na transpozíciu tejto smernice a podať o tom správu Európskemu parlamentu a Rade. Členské štáty by mali s Komisiou spolupracovať pri získavaní všetkých informácií potrebných na toto hodnotenie.
- (14) Aby sa nekládlo neprimerané administratívne zaťaženie na vnútrozemské členské štáty, pravidlo *de minimis* by malo takýmto členským štátom umožniť uplatňovať výnimky z ustanovení tejto smernice, čo znamená, že ak takéto členské štáty spĺňajú určité kritériá, nie sú povinné túto smernicu transponovať.
- (15) Keďže ciele tejto smernice, a to zaručenie bezpečnej prevádzky osobných lodí ro-ro a vysokorýchlostných osobných plavidiel v pravidelnej preprave, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov vzhľadom na dôležitosť námornej osobnej dopravy pre vnútorný trh a cezhraničnú povahu prevádzky takýchto

(¹) Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1.

lodí a plavidiel v Únii a na medzinárodnej úrovni, ale možno ich lepšie dosiahnuť na úrovni Únie stanovením spoločnej úrovne bezpečnosti a zabránením narušeniu hospodárskej súťaže, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku táto smernica neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie týchto cieľov.

- (16) V záujme zvýšenia právnej zrozumiteľnosti a súladu 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 osobné lode ro-ro a vysokorýchlostné osobné plavidlá:
 - a) v pravidelnej preprave medzi prístavom členského štátu a prístavom tretej krajiny, keď je vlajka plavidla rovnaká ako vlajka daného členského štátu alebo
 - b) v pravidelnej preprave na vnútroštátnych plavbách v morských oblastiach, v ktorých sa môžu lode triedy A plaviť v súlade s článkom 4 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2009/45/ES ⁽¹⁾.
2. Táto smernica sa neuplatňuje na osobné lode ro-ro a vysokorýchlostné osobné plavidlá, na ktoré sa vzťahuje smernica 2009/16/ES.
3. Členské štáty môžu túto smernicu uplatňovať na osobné lode ro-ro a vysokorýchlostné osobné plavidlá v pravidelnej preprave na vnútroštátnych plavbách v morských oblastiach, ktoré nie sú uvedené v odseku 1 písm. b).
4. Členské štáty, ktoré nemajú námorné prístavy a môžu si overiť, že z celkového počtu jednotlivých plavidiel, ktoré počas troch predchádzajúcich rokov každý rok zastavili v jeho riečnych prístavoch, je menej ako 5 % osobných lodí alebo vysokorýchlostných osobných plavidiel, na ktoré sa vzťahuje táto smernica, môžu uplatňovať výnimky z ustanovení tejto smernice okrem povinnosti stanovenej v druhom pododseku.

Tie členské štáty, ktoré nemajú námorné prístavy, oznámia Komisii do 21. decembra 2019 celkový počet plavidiel a počet osobných lodí ro-ro a vysokorýchlostných osobných plavidiel, ktoré zastavili v ich prístavoch počas trojročného obdobia uvedeného v prvom pododseku, a Komisiu potom každoročne informujú o každej následnej zmene v uvedených číselných údajoch.

Článok 2

Vymedzenie pojmov

Na účely tejto smernice sa uplatňujú tieto vymedzenia pojmov:

1. „osobná loď ro-ro“ je loď so zariadením umožňujúcim cestným a koľajovým vozidlám nalodenie a vyloďenie určená na prepravu viac ako 12 cestujúcich;
2. „vysokorýchlostné osobné plavidlo“ je plavidlo vymedzené v predpise 1 kapitoly X SOLAS 74 a určené na prepravu viac ako 12 cestujúcich;
3. „SOLAS 74“ je Medzinárodný dohovor o bezpečnosti ľudského života na mori z roku 1974 vrátane jeho protokolov a zmien, v jeho aktuálnom znení;

⁽¹⁾ 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).

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 HSC z roku 2000) obsiahnutý v rezolúcii IMO MSC.97(73) z decembra 2000, v jeho aktuálnom znení;
5. „HSSC“ sú usmernenia IMO pre prehliadky v rámci harmonizovaného systému prehliadok a osvedčovania (Harmonized System of Survey and Certification), v jeho aktuálnom znení;
6. „pravidelná preprava“ je séria plavieb osobnej lode ro-ro alebo vysokorýchlostného osobného plavidla prevádzkovaných tak, aby zabezpečovali dopravu medzi tými istými dvoma alebo viacerými prístavmi, alebo séria plavieb z toho istého prístavu a do toho istého prístavu bez medzizastávok, pričom sa plavby vykonávajú buď:
 - a) podľa uverejneného cestovného poriadku, alebo
 - b) tak pravidelne alebo často, že tvoria rozpoznateľné systematické série;
7. „morská oblasť“ je každá morská oblasť alebo námorná trasa stanovená podľa článku 4 smernice 2009/45/ES;
8. „osvedčenia“ sú:
 - a) pokiaľ ide o osobné lode ro-ro a vysokorýchlostné osobné plavidlá vykonávajúce medzinárodné plavby, osvedčenia o bezpečnosti vydané podľa SOLAS 74 alebo podľa Kódexu o vysokorýchlostných plavidlách spolu s príslušnými pripojenými záznamami o zariadeniach;
 - b) pokiaľ ide o osobné lode ro-ro a vysokorýchlostné osobné plavidlá vykonávajúce vnútroštátne plavby, osvedčenia o bezpečnosti vydané podľa smernice 2009/45/ES spolu s príslušnými pripojenými záznamami o zariadeniach;
9. „správne orgány vlajkového štátu“ sú príslušné orgány štátu, pod ktorého vlajkou je osobná loď ro-ro alebo vysokorýchlostné osobné plavidlo oprávnené plaviť sa;
10. „vnútroštátna plavba“ je plavba v morských oblastiach z prístavu členského štátu do toho istého alebo iného prístavu v rámci uvedeného členského štátu;
11. „spoločnosť“ je organizácia alebo osoba, ktorá súhlasila s tým, že preberie všetky povinnosti a záväzky stanovené v Medzinárodnom kódexe pre bezpečné riadenie lodí a prevenciu znečisťovania (kódex ISM) v jeho aktuálnom znení, alebo v prípadoch, v ktorých sa neuplatňuje kapitola IX SOLAS 74, vlastník osobnej lode ro-ro alebo vysokorýchlostného osobného plavidla alebo akákoľvek iná organizácia či osoba, ako napríklad manažér alebo prenajímateľ lode bez posádky, ktorá prevzala zodpovednosť za prevádzku osobnej lode ro-ro alebo vysokorýchlostného osobného plavidla od jej vlastníka;
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 uvedenému príslušnému orgánu a spĺňa minimálne kritériá uvedené v prílohe XI k smernici 2009/16/ES;
13. „príslušný orgán členského štátu“ je orgán určený členským štátom na základe tejto smernice, ktorý je zodpovedný za vykonávanie úloh, ktoré mu boli touto smernicou pridelené.

Článok 3

Inšpekcie pred začatím prevádzky

1. Príslušné orgány členských štátov pred začatím prevádzky osobnej lode ro-ro alebo vysokorýchlostného osobného plavidla v pravidelnej preprave, na ktoré sa vzťahuje táto smernica, vykonávajú inšpekciu pred začatím prevádzky, ktorá zahŕňa:
 - a) overenie splnenia požiadaviek stanovených v prílohe I; a
 - b) inšpekciu v súlade s prílohou II s cieľom uistiť sa, že osobná loď ro-ro alebo vysokorýchlostné plavidlo spĺňa požiadavky potrebné pre bezpečnú prevádzku pravidelnej prepravy.
2. Inšpekciu pred začatím prevádzky vykonáva inšpektor.
3. Spoločnosti na žiadosť členského štátu poskytnú dôkazy o splnení 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. Členský štát môže v prípade inšpekcií pre začatím prevádzky rozhodnúť neuplatniť určité požiadavky alebo postupy stanovené v prílohe I a II relevantné z hľadiska akejkoľvek každoročnej prehliadky alebo inšpekcie vlajkového štátu vykonanej v priebehu predchádzajúcich šiestich mesiacov, pod podmienkou, že sa dodržali príslušné postupy a usmernenia pre prehliadky stanovené v HSSC alebo postupy určené na dosiahnutie toho istého cieľa. Členské štáty zabezpečia prenos príslušných informácií do inšpekčnej databázy v súlade s článkom 10.
2. Keď sa má osobná loď ro-ro alebo vysokorýchlostné osobné plavidlo začať prevádzkovať v pravidelnej preprave, členský štát môže vziať do úvahy inšpekcie a prehliadky vykonané predtým v prípade uvedenej osobnej lodi ro-ro alebo vysokorýchlostného osobného plavidla v súvislosti s prevádzkou v inej pravidelnej preprave, na ktorú sa vzťahuje táto smernica. Za predpokladu, že členský štát považuje uvedené predchádzajúce inšpekcie a prehliadky za uspokojivé a relevantné pre nové prevádzkové podmienky, inšpekcie stanovené v článku 3 ods. 1 sa pred tým, ako sa osobná loď ro-ro alebo vysokorýchlostné osobné plavidlo začnú prevádzkovať v novej pravidelnej preprave, vykonať nemusia.
3. Členské štáty môžu na žiadosť spoločnosti vopred potvrdiť, že súhlasia s tým, že predchádzajúce inšpekcie a prehliadky sú pre nové prevádzkové podmienky relevantné.
4. Ak je vzhľadom na nepredvídané okolnosti naliehavo potrebné urýchlene použiť náhradnú osobnú loď ro-ro alebo vysokorýchlostné osobné plavidlo, aby sa zabezpečila kontinuita prepravy, a neuplatňuje sa odsek 2, môže členský štát povoliť začatie prevádzky danej osobnej lode ro-ro alebo plavidla pod podmienkou, že sú splnené tieto podmienky:
 - a) vizuálna inšpekcia a kontrola dokladov nevyvolajú žiadne obavy, že osobná loď ro-ro alebo vysokorýchlostné osobné 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, ktorá sa vykonáva najskôr štyri mesiace pred inšpekciou uvedenou v písmene a) a najneskôr osem mesiacov po nej, a ktorá zahŕňa body uvedené v prílohách I a II, s cieľom zabezpečiť, aby osobná loď ro-ro alebo vysokorýchlostné osobné plavidlo naďalej spĺňali všetky požiadavky potrebné pre bezpečnú prevádzku.

Inšpekcia pred začatím prevádzky podľa článku 3 sa považuje za inšpekciu na účely písmena a).

2. Inšpekciu uvedenú v odseku 1 písm. a) možno na základe uváženia členského štátu vykonať súčasne alebo v spojení s každoročnou prehliadkou vlajkového štátu, za predpokladu, že sa dodržiavajú príslušné postupy a usmernenia pre prehliadky stanovené v HSSC alebo postupy určené na dosiahnutie toho istého cieľa.
3. Členské štáty vykonávajú inšpekciu v súlade s prílohou II vždy, keď sa na osobnej lodi ro-ro alebo vysokorýchlostnom osobnom plavidle vykonajú opravy, prestavby a modifikácie podstatného charakteru alebo keď nastane zmena manažmentu alebo triedy. V prípade zmeny manažmentu alebo triedy však členský štát môže po zohľadnení inšpekcií vykonaných predtým v súvislosti s osobnou loďou ro-ro alebo vysokorýchlostným osobným plavidlom a pod podmienkou, že touto zmenou nie je ovplyvnená bezpečná prevádzka osobnej lode ro-ro alebo plavidla, oslobodiť osobnú loď ro-ro alebo vysokorýchlostné osobné plavidlo od inšpekcie požadovanej v prvej vete tohto odseku.

Článok 6

Inšpekčná správa

1. Po ukončení každej inšpekcie vykonanej 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. Kópia inšpekčnej správy sa poskytne aj veliteľovi.

Článok 7

Odstránenie nedostatkov, zákaz vyplávania a pozastavenie inšpekcie

1. Členské štáty zabezpečia odstránenie všetkých nedostatkov potvrdených alebo zistených pri inšpekcii vykonanej v súlade s touto smernicou.
2. Ak nedostatky predstavujú zjavné riziko pre zdravie alebo bezpečnosť alebo bezprostredné nebezpečenstvo pre zdravie alebo život, osobnú loď ro-ro alebo vysokorýchlostné osobné plavidlo, jeho posádku a cestujúcich, príslušný orgán členského štátu zabezpečí, aby sa vydal zákaz vyplávania osobnej lode ro-ro alebo vysokorýchlostného osobného plavidla („zákaz vyplávania“). Veliteľovi sa odovzdá kópia uvedeného zákazu.
3. Zákaz vyplávania sa nezruší, pokiaľ nebude nedostatok a nebezpečenstvo odstránené k spokojnosti príslušného orgánu členského štátu alebo pokiaľ príslušný orgán členského štátu nestanoví, že loď alebo plavidlo môže s výhradou akýchkoľvek potrebných podmienok vyplávať na more alebo môže obnoviť prevádzku bez rizika pre bezpečnosť a zdravie cestujúcich alebo posádky či rizika pre osobnú loď ro-ro alebo vysokorýchlostné osobné plavidlo alebo iné plavidlá.
4. Ak nedostatok uvedený v odseku 2 nie je možné ľahko odstrániť v prístave, v ktorom bol nedostatok potvrdený alebo zistený, príslušný orgán členského štátu môže povoliť, aby loď alebo plavidlo pokračovalo do vhodnej opravárskej lodnice, kde je možné nedostatok ľahko odstrániť.
5. Vo výnimočných prípadoch, keď je celkový stav osobnej lode ro-ro alebo vysokorýchlostného osobného plavidla zjavne nevyhovujúci, môže príslušný orgán členského štátu pozastaviť inšpekciu uvedenej lode alebo plavidla, kým spoločnosť neprijme opatrenia potrebné na zabezpečenie toho, aby osobná loď ro-ro alebo vysokorýchlostné osobné plavidlo už nepredstavovali zjavné riziko pre bezpečnosť alebo zdravie alebo už nepredstavovali bezprostredné nebezpečenstvo pre život členov posádky a cestujúcich alebo zabezpečenie toho, aby spĺňali relevantné požiadavky uplatniteľných medzinárodných dohovorov.
6. Ak príslušný orgán členského štátu pozastaví inšpekciu v súlade s odsekom 5, na osobnú loď ro-ro alebo vysokorýchlostné osobné plavidlo sa automaticky vzťahuje zákaz vyplávania. Zákaz vyplávania sa zruší, keď sa obnoví a úspešne ukončí inšpekcia a keď sa splnia podmienky uvedené v odseku 3 tohto článku a v článku 9 ods. 2
7. S cieľom odbremeniť prístav môže príslušný orgán členského štátu povoliť osobnej lodi ro-ro alebo vysokorýchlostnému osobnému plavidlu, na ktoré sa vzťahuje zákaz vyplávania, presun do inej časti prístavu, ak je to bezpečné. Riziko zaťaženia prístavu sa však nezohľadňuje pri rozhodovaní, či sa má uložiť alebo zrušiť zákaz vyplávania. Prístavné orgány alebo subjekty uľahčujú umiestňovanie takýchto lodí.

Článok 8

Právo odvolať sa

1. Spoločnosť má právo odvolať sa proti zakazu vyplávania, ktorý vydal príslušný orgán členského štátu. Odvolanie nemá odkladný účinok na zákaz vyplávania, pokiaľ nie sú v súlade s vnútroštátnym právom vydané predbežné opatrenia. Členské štáty na tento účel stanovujú a zachovávajú primerané postupy v súlade so svojimi vnútroštátnymi právnymi predpismi.
2. Príslušný orgán členského štátu informuje veliteľa osobnej lode ro-ro alebo vysokorýchlostného osobného plavidla, na ktoré sa vzťahuje zákaz vyplávania, o práve odvolať sa a o uplatniteľných postupoch. Keď sa v dôsledku odvolania zákaz vyplávania zruší alebo zmení, členské štáty zabezpečia, aby sa inšpekčná databáza stanovená v článku 10 bezodkladne aktualizovala zodpovedajúcim spôsobom.

Článok 9

Náklady

1. Ak sa pri inšpekciách uvedených v článkoch 3 a 5 potvrdia alebo zistia nedostatky oprávňujúce na zákaz vyplávania, všetky náklady súvisiace s inšpekciami hradí spoločnosť.
2. Zákaz vyplávania sa nezruší pokiaľ nebude uhradená celá platba alebo pokiaľ sa neposkytne dostatočná záruka na úhradu týchto nákladov.

Článok 10

Inšpekčná databáza

1. Komisia vytvorí, vedie a aktualizuje inšpekčnú databázu, ku ktorej sú pripojené všetky členské štáty a ktorá obsahuje všetky informácie požadované na zavedenie systému inšpekcií stanoveného v tejto smernici. Táto databáza bude založená na inšpekčnej databáze uvedenej v článku 24 smernice 2009/16/ES a bude mať podobné funkcie ako uvedená databáza.
2. Členské štáty zabezpečia bezodkladný prenos informácií týkajúcich sa inšpekcií vykonaných v súlade s touto smernicou vrátane informácií o nedostatkoch a zákaze vyplávania do inšpekčnej databázy čo najskôr po dokončení inšpekčnej správy alebo zrušení zákazu vyplávania. Pokiaľ ide o konkrétne prvky informácií, uplatňujú sa *mutatis mutandis* ustanovenia prílohy XIII k smernici 2009/16/ES.
3. Členské štáty zabezpečia, aby sa informácie prenesené do inšpekčnej databázy potvrdili 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 stanoveným v tejto smernici a smernici 2009/16/ES.

Článok 11

Sankcie

Členské štáty stanovujú pravidlá, pokiaľ ide o sankcie uplatniteľné pri porušení vnútroštátnych ustanovení prijatých podľa tejto smernice a prijímajú všetky opatrenia potrebné na zabezpečenie ich uplatňovania. Stanovené sankcie musia byť účinné, primerané a odrádzajúce.

Článok 12

Postup pri zmene

1. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 13 týkajúce sa zmeny prílohy k tejto smernici s cieľom zohľadniť vývoj na medzinárodnej úrovni, najmä v rámci IMO, a zlepšiť ich technické špecifikácie na základe nadobudnutých skúseností.
2. Za výnimočných okolností, ak je to náležité zdôvodnené príslušnou analýzou Komisie a s cieľom predísť závažnému a neprijateľnému ohrozeniu námornej bezpečnosti, zdravia, životných alebo pracovných podmienok na palubách lodí alebo morského prostredia, alebo s cieľom predísť nesúlade s právnymi predpismi Únie v oblasti námornej dopravy, je Komisia splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 13 týkajúce sa zmeny tejto smernice s cieľom neuplatňovať na účely tejto smernice zmenu medzinárodných nástrojov uvedených v článku 2.

Uvedené delegované akty sa prijímajú najmenej tri mesiace pred uplynutím lehoty medzinárodne stanovenej pre automatické prijatie príslušnej zmeny alebo pred plánovaným dátumom nadobudnutia účinnosti takej zmeny. V období pred nadobudnutím účinnosti takéhoto delegovaného aktu sa členské štáty zdržia akejkoľvek iniciatívy zameranej na začatie zmeny do vnútroštátnych právnych predpisov alebo na uplatňovanie zmeny v dotknutom medzinárodnom nástroji.

Článok 13

Vykonávanie delegovania právomoci

1. Komisii sa udeľuje právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 12 za podmienok stanovených v tomto článku
2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 12 sa Komisii udeľuje na obdobie siedmich rokov od 20. decembra 2017. Komisia vypracuje správu týkajúcu sa delegovania právomoci najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím tohto sedemročného obdobia. Delegovanie právomoci sa automaticky predlžuje o rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevznesú voči takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia.
3. Delegovanie právomoci uvedené v článku 12 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci, ktoré sa v ňom uvádza. 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. Komisia pred prijatím delegovaného aktu konzultuje s odborníkmi určenými jednotlivými členskými štátmi v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva.
5. Komisia oznamuje delegovaný akt hneď po jeho 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.

Článok 14

Zmeny smernice 2009/16/ES

Smernica 2009/16/ES sa mení takto:

1. V článku 2 sa vkladajú tieto body:

- „25. „osobná loď ro-ro“ znamená loď so zariadením umožňujúcim cestným a koľajovým vozidlám nalodenie a vyloďenie určenú na prepravu viac ako 12 cestujúcich;
26. „vysokorýchlostné osobné plavidlo“ znamená plavidlo vymedzené v predpise 1 kapitoly X SOLAS 74, v jeho aktuálnom znení, určené na prepravu viac ako 12 cestujúcich;
27. „pravidelná preprava“ znamená sériu plavieb osobnej lode ro-ro alebo vysokorýchlostného osobného plavidla prevádzkovaných tak, aby zabezpečovali dopravu medzi tými istými dvoma alebo viacerými prístavmi, alebo sériu plavieb z toho istého prístavu a do toho istého prístavu bez medzizastávok, pričom sa plavby vykonávajú buď:
 - i) podľa uverejneného cestovného poriadku, alebo
 - ii) tak pravidelne alebo často, že tvoria rozpoznateľné systematické série;“.

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

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

3. V článku 13 sa úvodná veta nahrádza takto:

„Členské štáty zabezpečia, aby lode, ktoré boli vybrané na inšpekciu v súlade s článkom 12 alebo článkom 14a, podliehali úvodnej inšpekcii alebo podrobnejšej inšpekcii takto:“.

4. Vkladá sa tento článok:

„Článok 14a

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

1. Osobné lode ro-ro a vysokorýchlostné osobné plavidlá v pravidelnej preprave podliehajú inšpekciám v súlade s časovým rámcom a ostatnými požiadavkami stanovenými v prílohe XVII.
 2. Členské štáty pri plánovaní inšpekcií osobnej lode ro-ro alebo vysokorýchlostného osobného plavidla náležite zohľadňujú harmonogram prevádzky a údržby osobnej lode ro-ro alebo vysokorýchlostného osobného plavidla.
 3. V prípade, že sa vykonala inšpekcia osobnej lode ro-ro alebo vysokorýchlostného osobného plavidla v súlade s prílohou XVII, takáto inšpekcia sa zaznamená do inšpekčnej databázy a zohľadní sa na účely článkov 10, 11 a 12 a výpočtu splnenia inšpekčného záväzku každého členského štátu. Zahrnie sa do celkového počtu každoročných inšpekcií vykonaných každým členským štátom, ako sa stanovuje v článku 5.
 4. Na osobné lode ro-ro a vysokorýchlostné osobné plavidlá v pravidelnej preprave, na ktorých sa vykonala inšpekcia podľa tohto článku, sa neuplatňuje článok 9 ods. 1, článok 11 písm. a) a článok 14
 5. Príslušný orgán zabezpečí, aby sa osobné lode ro-ro alebo vysokorýchlostné osobné plavidlá, ktoré podliehajú dodatočnej inšpekcii v súlade s článkom 11 písm. b), vybrali na inšpekciu v súlade s prílohou I časťou II bodom 3A písm. c) a bodom 3B písm. c). Inšpekcie vykonané podľa tohto odseku nemajú vplyv na interval inšpekcií stanovený v bode 2 prílohy XVII.
 6. Inšpektor príslušného orgánu prístavného štátu môže súhlasiť s tým, že ho počas inšpekcie osobnej lode ro-ro alebo vysokorýchlostného osobného plavidla bude v úlohe pozorovateľa sprevádzať inšpektor prístavného štátu iného členského štátu. Ak je vlajka plavidla vlajkou členského štátu, prístavný štát na požiadanie vyzve zástupcu vlajkového štátu, aby sa inšpekcie zúčastnil ako pozorovateľ.“
5. V článku 15 sa vypúšťa odsek 3
6. V článku 16 sa odsek 1 nahrádza takto:
- „1. Členský štát zamietne vstup do svojich prístavov a kotvísk v prípade každej lode, ktorá:
 - sa plaví pod vlajkou štátu, ktorého miera zadržania spadá do čierneho zoznamu prijatého v súlade s Parížskym MoP na základe informácií zaznamenaných v inšpekčnej databáze a každoročne uverejňovaného 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 spadá do sivého zoznamu prijatého v súlade s Parížskym MoP na základe informácií zaznamenaných v inšpekčnej databáze a každoročne uverejňovaného 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.“

7. Dopĺňa sa táto príloha:

„PRÍLOHA XVII

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

- 1.1. Členské štáty pred začatím prevádzky osobnej lode ro-ro alebo vysokorýchlostného osobného plavidla v pravidelnej preprave, na ktoré sa vzťahuje táto smernica, vykonajú inšpekciu v súlade s článkom 3 ods. 1 smernice (EÚ) 2017/2110 (*) s cieľom zabezpečiť, že uvedená osobná loď ro-ro alebo vysokorýchlostné osobné plavidlo spĺňa požiadavky potrebné pre bezpečnú prevádzku pravidelnej prepravy.

- 1.2. Keď sa má osobná loď ro-ro alebo vysokorýchlostné osobné plavidlo začať prevádzkovať v pravidelnej preprave, dotknutý členský štát môže vziať do úvahy inšpekcie, ktoré vykonal v období posledných ôsmich mesiacov iný členský štát v prípade uvedenej osobnej lode ro-ro alebo vysokorýchlostného osobného plavidla v súvislosti s prevádzkou v inej pravidelnej preprave, na ktorú sa vzťahuje táto smernica, a to za predpokladu, že dotknutý členský štát je v každom prípade ubezpečený o tom, že uvedené predchádzajúce inšpekcie sú relevantné pre nové prevádzkové podmienky a že sa počas uvedených inšpekcií splnili požiadavky potrebné pre bezpečnú prevádzku pravidelnej prepravy. Inšpekcie stanovené v bode 1.1 sa pred tým, ako sa osobná loď ro-ro alebo vysokorýchlostné osobné plavidlo začnú prevádzkovať v novej pravidelnej preprave, vykonať nemusia.
- 1.3. Ak je vzhľadom na nepredvídané okolnosti naliehavo potrebné urýchlene použiť náhradnú osobnú loď ro-ro alebo vysokorýchlostné osobné plavidlo, aby sa zabezpečila kontinuita prepravy, a neuplatňuje sa bod 1.2, môže členský štát povoliť začatie prevádzky danej osobnej lode ro-ro alebo plavidla pod podmienkou, že sú splnené tieto podmienky:
 - a) vizuálna inšpekcia a kontrola dokladov nevyvolajú žiadne obavy, že osobná loď ro-ro alebo vysokorýchlostné osobné plavidlo nespĺňa požiadavky potrebné pre bezpečnú prevádzku a
 - b) členský štát dokončí inšpekciu podľa článku 3 ods. 1 smernice (EÚ) 2017/2110 do jedného mesiaca.
2. Členský štát vykoná raz ročne, a to najskôr štyri mesiace po predchádzajúcej inšpekcii a najneskôr osem mesiacov po nej:
 - a) inšpekciu vrátane požiadaviek podľa prílohy II k smernici (EÚ) 2017/2110 a prípadne nariadenia Komisie (EÚ) č. 428/2010 (**) a
 - b) inšpekciu počas pravidelnej prepravy. Táto inšpekcia sa vzťahuje na body uvedené v prílohe III k smernici (EÚ) 2017/2110, čo podľa odborného názoru inšpektora predstavuje dostatočný počet bodov uvedených v prílohách I a II k smernici (EÚ) 2017/2110, s cieľom zabezpečiť, aby osobná loď ro-ro alebo vysokorýchlostné osobné plavidlo naďalej splňali všetky požiadavky potrebné pre bezpečnú prevádzku.
3. V prípade, že sa na osobnej lodi ro-ro alebo vysokorýchlostnom osobnom plavidle nevykonala inšpekcia v súlade s bodom 2, osobná loď ro-ro alebo vysokorýchlostné osobné plavidlo sa považujú za loď a plavidlo s faktorom priority I.
4. Inšpekcia podľa bodu 1.1 sa považuje za inšpekciu na účely bodu 2 písm. a) tejto prílohy.

(*) Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2017/2110 z 15. novembra 2017 o systéme inšpekcií v záujme bezpečnej prevádzky osobných lodí ro-ro a vysokorýchlostných osobných plavidiel v pravidelnej preprave, ktorou sa mení smernica 2009/16/ES a zrušuje smernica Rady 1999/35/ES (Ú. v. EÚ L 315, 30.11.2017, s. 61).

(**) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 428/2010 z 20. mája 2010, ktorým sa vykonáva článok 14 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2009/16/ES s ohľadom na rozšírené inšpekcie lodí (Ú. v. EÚ L 125, 21.5.2010, s. 2).“.

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 do 21. decembra 2026.

Článok 17

Transpozícia

1. Členské štáty prijímú a uverejnia najneskôr do 21. decembra 2019 opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou. Bezodkladne o tom informujú Komisiu.

Tieto ustanovenia uplatňujú od 21. decembra 2019.

Členské štáty uvedú priamo v prijatých ustanoveniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze upravujú členské štáty.

2. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných opatrení vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré prijímú 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 určená členským štátom.

V Štrasburgu 15. novembra 2017

Za Európsky parlament
predseda
A. TAJANI

Za Radu
predseda
M. MAASIKAS

PRÍLOHA I

ŠPECIFICKÉ POŽIADAVKY NA PLAVIDLÁ V PRAVIDELNEJ PREPRAVE

(ako sa uvádza v článkoch 3 a 5)

Overujú sa tieto body:

1. či sa veliteľovi poskytujú náležité informácie o pobrežných navigačných navádzacích systémoch a iných informačných systémoch, ktoré má k dispozícii na pomoc pri bezpečnom riadení plavby pred tým, než osobná loď ro-ro alebo vysokorýchlostné osobné plavidlo vypláva, a či využíva navigačné navádzacie a informačné systémy, ktoré zriadili členské štáty;
2. či sa uplatňujú príslušné ustanovenia bodov 2 až 6 obežníka MSC/Circular 699 zo 17. júla 1995 (Revidované usmernenia týkajúce sa bezpečnostných pokynov pre cestujúcich);
3. či je na ľahko prístupnom mieste umiestnená tabuľa s plánom organizácie práce na lodi, ktorá obsahuje:
 - a) rozpis služby na mori a v prístave a
 - b) maximálny počet hodín služby alebo minimálny počet hodín odpočinku členov posádky zaradených v strážnej službe;
4. či veliteľ nie je obmedzovaný v žiadnom rozhodnutí, ktoré je podľa jeho odborného úsudku potrebné na bezpečnú plavbu a prevádzku, najmä v náročnom počasí a pri vlnobití;
5. či veliteľ vedie záznamy o navigačných činnostiach a udalostiach, ktoré sú dôležité pre bezpečnosť plavby;
6. či sa každé poškodenie alebo trvalý ohyb dverí trupu a s ním súvisiacej obšívky, ktoré by mohli ovplyvniť celistvosť osobnej lode ro-ro alebo vysokorýchlostného osobného plavidla, a všetky nedostatky v zabezpečovacích zariadeniach týchto dverí bezodkladne hlásia správnym orgánom vlajkového štátu aj prístavnému štátu a bezodkladne sa odstraňujú k ich spokojnosti;
7. či je pred vyplávaním osobnej lode ro-ro alebo vysokorýchlostného osobného plavidla na plavbu dostupný aktuálny plán trasy a či sa pri vypracúvaní plánu trasy plne zohľadňujú usmernenia stanovené v rezolúcii zhromaždenia IMO A.893(21) z 25. novembra 1999 (Usmernenia pre plánovanie trasy);
8. či sa cestujúcim oznamujú všeobecné informácie o dostupných službách a pomoci starším osobám a osobám so zdravotným postihnutím na palube a či sú tieto informácie dostupné vo forme vhodnej pre osoby so zrakovým postihnutím.

PRÍLOHA II

POSTUPY PRI INŠPEKCIÁCH

(ako sa uvádza v článkoch 3 a 5)

1. Inšpekciami sa zabezpečuje splnenie zákonných požiadaviek vydaných vlajkovým štátom alebo v jeho mene, najmä požiadaviek týkajúcich sa stavby, členenia a stability, strojového a elektrického zariadenia, zaťaženia a stability, požiarnej ochrany, maximálneho počtu cestujúcich, záchranných prostriedkov a prevozu nebezpečných nákladov, rádiokomunikácií a navigácie. Inšpekcie na uvedený účel zahŕňajú:
 - spúšťanie núdzového generátora,
 - inšpekciu núdzového osvetlenia,
 - inšpekciu núdzového zdroja energie pre rádiokomunikačné zariadenie,
 - skúšku lodného rozhlasu,
 - nácvik hasenia požiaru vrátane ukážky schopnosti použiť hasičský výstroj,
 - prevádzku núdzového požiarneho čerpadla s dvoma hadicami pripojenými v prevádzke k hlavnému požiarnemu rozvodu,
 - skúšky diaľkového ovládania hlavných uzáverov prívodu paliva do kotlov, hlavného a pomocných motorov a vypínačov vetracích ventilátorov,
 - skúšky diaľkového a lokálneho ovládania požiarnych klapiek,
 - skúšky systémov požiarnej detekcie a signalizácie,
 - skúšky správneho uzavretia požiarnych dvier,
 - prevádzku drenážnych čerpadiel,
 - zatváranie vodotesných priedelových dverí, tak z miest lokálneho, ako aj diaľkového ovládania,
 - činnosť, ktorou sa preukáže, že vedúci členovia posádky sú oboznámení s havarijným plánom,
 - spustenie aspoň jedného záchranného člna a jedného záchranného člna, naštartovanie a odskúšanie ich hnacieho a kormidelného systému a ich vyťahnutie z vody a uloženie do pohotovostnej polohy na palube,
 - kontrolu predpísaného vybavenia všetkých záchranných člnov,
 - skúšky pohonu kormidla lode alebo plavidla a pomocného kormidelného zariadenia.
2. Inšpekciami sa najmä zisťuje, či sú členovia posádky oboznámení s bezpečnostnými postupmi, postupmi v núdzovej situácii, údržbou, pracovnými postupmi, bezpečnosťou cestujúcich, postupmi na mostíku a pri manipulácii s nákladom a vozidlami, ako aj efektívnosť ich činnosti v uvedených oblastiach. Kontroluje sa schopnosť posádky rozumieť a podľa potreby vydávať rozkazy a pokyny a podávať hlásenie v tom spoločnom pracovnom jazyku, ktorý je uvedený v lodnom denníku. Kontroluje sa dokladová evidencia, že členovia posádky úspešne absolvovali osobitné školenia, najmä:
 - nácvik riadenia davu,
 - nácvik oboznamovania sa s postupmi,
 - bezpečnostný nácvik pre personál zabezpečujúci priamu záchrannú pomoc cestujúcim v priestoroch pre cestujúcich, a najmä starším osobám a osobám so zdravotným postihnutím v núdzových situáciách a
 - nácvik riadenia krízových situácií a riadenia ľudského správania.Inšpekcia zahŕňa posúdenie, či rozpis služieb nespôsobuje nadmernú únavu najmä členom posádky zaradeným v strážnej službe.
3. Osvedčenia o spôsobilosti členov posádky slúžiacich na palube plavidiel, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti tejto smernice, musia byť v súlade s ustanoveniami smernice Európskeho parlamentu a Rady 2008/106/ES ⁽¹⁾.

(¹) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/106/ES z 19. novembra 2008 o minimálnej úrovni prípravy námorníkov (Ú. v. EÚ L 323, 3.12.2008, s. 33).

PRÍLOHA III

POSTUPY NA VYKONÁVANIE INŠPEKCIÍ POČAS PRAVIDELNEJ PREPRAVY

(ako sa uvádza v článku 5)

Počas vykonávania inšpekcií počas pravidelnej prepravy sa overuje toto:

1. Informácie o cestujúcich

Či sa neprekročil počet cestujúcich, na ktorý má osobná loď ro-ro alebo vysokorychlostného osobné plavidlo (ďalej len „loď“) osvedčenie a či je spôsob registrácie informácií o cestujúcich v súlade so smernicou Rady 98/41/ES⁽¹⁾. Zisťuje sa, ako sa veliteľovi poskytnú informácie o celkovom počte cestujúcich, a prípadne ako sú do celkového počtu cestujúcich na spätočnej ceste zahrnutí cestujúci, ktorí podnikajú plavbu tam aj späť bez vystúpenia na breh.

2. Informácie o zaťažení a stabilite

Prípadne sa overuje, či sú namontované spoľahlivé merače ponoru a či sa používajú. Overuje sa, či sa vykonávajú opatrenia na zabezpečenie, aby loď nebola preťažená a príslušná priedelová vodoryska nebola ponorená. Overuje sa, či bolo podľa predpisu vykonané posúdenie zaťaženia a stability. Overuje sa, či tovar, vozidlá a ostatný náklad bol odvážený podľa predpisu a údaje odovzdané lodi, aby sa využili pri posúdení zaťaženia a stability. Overuje sa, či sú havarijné plány trvalo vyvesené a či dôstojníci lode dostali príručky o havarijných postupoch.

3. Bezpečnosť na mori

Overuje sa postup na zabezpečenie, aby bola loď bezpečná na plavbu na mori pred vyplávaním z kotviska, ktorý by mal zahŕňať hlásenia o tom, že celý plášť je vodotesný a dvere odolné voči poveternostným podmienkam sú zatvorené. Overuje sa, či sú všetky dvere paluby na prevážanie vozidiel zatvorené pred tým, než loď vypláva z kotviska alebo ostanú otvorené len tak dlho, aby umožnili zatvorenie ochrany provy, či sa spustili zatváracie zariadenia provy, kormy a bočných dverí a zabezpečenie signalizačných svetiel a kamerových systémov umožňujúcich sledovanie ich stavu z veliteľského mostíka. Mali by sa zistiť a nahlásiť všetky ťažkosti súvisiace s prevádzkou signalizačných svetiel, najmä dverových spínačov.

4. Bezpečnostné hlásenia

Overuje sa forma obvyklých bezpečnostných hlásení a či sú pokyny a usmernenia o postupoch v núdzových situáciách vyvesené vo vhodnom(-ých) jazyku(-och). Overuje sa, či sa na začiatku plavby koná obvyklé bezpečnostné hlásenie a či ho možno počuť vo všetkých verejných priestoroch vrátane otvorených palúb, na ktoré majú prístup cestujúci.

5. Záznamy do lodného denníka

Overuje sa lodný denník, aby sa zabezpečilo, že sa zapisujú záznamy týkajúce sa uzavretia čela provy, kormy a ostatných vodotesných dverí a dverí odolných voči poveternostným podmienkam, nácviky uzatvárania vodotesných dverí jednotlivých oddielov, skúšky kormidelného zariadenia atď. Takisto sa overuje, či sa zaznamenávajú aj hodnoty ponoru, výška voľného boku a stabilita, ako aj spoločný pracovný jazyk posádky.

6. Nebezpečný tovar

Overuje sa, či sa každý náklad nebezpečného alebo znečisťujúceho tovaru preváža v súlade s príslušnými predpismi, a najmä či sa vyhlásenie týkajúce sa nebezpečného a znečisťujúceho tovaru poskytlo spolu so zoznamom tovaru alebo s plánom rozmiestnenia nákladu na lodi, aby bolo možné daný tovar lokalizovať, či je naloženie určitého nákladu na osobné lode povolené a či je nebezpečný a znečisťujúci tovar ako taký riadne označený, oštitkovaný, uložený, zabezpečený a oddelený.

Overuje sa, či sú vozidlá prepravujúce nebezpečný a znečisťujúci tovar riadne označené štítkami a zabezpečené. Overuje sa, či je pri prevoze nebezpečného a znečisťujúceho tovaru kópia príslušného zoznamu tovaru alebo plánu rozmiestnenia nákladu na lodi dostupná na brehu. Overuje sa, či veliteľ pozná oznamovacie povinnosti podľa

(¹) 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).

smernice Európskeho parlamentu a Rady 2002/59/ES ⁽¹⁾ a pokyny týkajúce sa postupov v núdzovej situácii, ktoré treba dodržať, a prvej pomoci, ktorá by sa mala poskytnúť v prípade nehody týkajúcej sa nebezpečného tovaru alebo látok znečisťujúcich more. Overuje sa, či sú zariadenia na vetranie palúb na prevoz vozidiel stále v prevádzke, či sú v intenzívnejšej prevádzke, keď pracujú motory vozidiel, a či existuje forma signalizácie na mostíku, ktorá signalizuje, že ventilácia paluby na prevoz vozidiel je v prevádzke.

7. Zabezpečenie nákladných vozidiel

Overuje sa, ako sú zabezpečené nákladné vozidlá, napríklad či sú umiestnené blokovo, alebo jednotlivo pripevnené. Overuje sa, či je k dispozícii dostatok pevných bodov. Overujú sa zariadenia na zabezpečenie nákladných vozidiel, ak nastanú alebo sa očakávajú nepriaznivé poveternostné podmienky. Overuje sa prípadný spôsob zabezpečenia autobusov a motocyklov. Overuje sa, či má loď príručku na zabezpečenie nákladu.

8. Paluby na prevážanie vozidiel

Overuje sa, či sa v nákladných priestoroch osobitnej kategórie a nákladných priestoroch s manipuláciou ro-ro vykonávajú priebežné obchádzky alebo sú monitorované kamerovým systémom, aby bolo možné spozorovať pohyb vozidiel v nepriaznivom počasí alebo vstup nepovolaných osôb. Overuje sa, či sú požiarne dvere a vstupy zatvorené a či sú vyvesené upozornenia pre cestujúcich, aby nevstupovali na paluby pre vozidlá, keď je loď na mori.

9. Uzavretie vodotesných dverí

Overuje sa, či sa dodržiava stratégia týkajúca sa vodotesných dverí jednotlivých oddielov stanovená v prevádzkových predpisoch lode. Overuje sa, či sa vykonávajú predpísané nácvičky. Overuje sa, či je ovládanie vodotesných dverí z mostíka v rámci možností nastavené na „lokálne“ ovládanie. Overuje sa, či sú dvere pri zníženej viditeľnosti a v každej nebezpečnej situácii stále zatvorené. Overuje sa, či je posádka poučená, ako správne manipulovať s dverami, a či si je vedomá nebezpečenstva v prípade nesprávneho použitia.

10. Protipožiarne hliadky

Overuje sa či protipožiarne hliadka vykonáva efektívnu nepretržitú službu, aby sa dalo ľahko zistiť každé vypuknutie požiaru. To by sa malo vzťahovať aj na osobitnú kategóriu priestorov, kde nie je namontovaný pevný systém požiarnej detekcie a signalizácie. V uvedených priestoroch sa môžu vykonávať obchádzky, ako sa uvádza v bode 8.

11. Komunikácia v núdzových situáciách

Overuje sa, či je k dispozícii dostatok členov posádky v súlade so vzorovým zoznamom na pomoc cestujúcim v núdzových situáciách a či sú ľahko identifikovateľní a schopní komunikovať s cestujúcimi v núdzových situáciách, pričom treba zohľadniť vhodnú a primeranú kombináciu akýchkoľvek týchto faktorov:

- a) jazyk alebo jazyky najsilnejšie zastúpené medzi cestujúcimi na príslušnej trase;
- b) pravdepodobnosť, že schopnosť používať základnú anglickú slovnú zásobu na základné pokyny môže predstavovať prostriedok na komunikáciu s cestujúcimi v prípade, že potrebujú pomoc, ak cestujúci a člen posádky nehovoria rovnakým jazykom;
- c) možná potreba komunikovať v núdzových situáciách inými prostriedkami (napr. názornou ukážkou, posunkami alebo upozornením na umiestnenie pokynov, zhromažďovacích priestorov, záchranných zariadení alebo evakuačných ciest, keď slovná komunikácia nie je možná);
- d) či sú cestujúcim k dispozícii úplné bezpečnostné pokyny v ich materinskom jazyku alebo jazykoch;
- e) jazyky, v ktorých možno vysielat núdzové hlásenia rozhlasom počas núdzovej situácie alebo pri nácvičku s cieľom poskytnúť cestujúcim zásadné usmernenia a uľahčiť členom posádky poskytovanie pomoci cestujúcim.

12. Spoločný pracovný jazyk členov posádky

Overuje sa, či bol stanovený pracovný jazyk na zabezpečenie efektívneho výkonu posádky v záležitostiach bezpečnosti a či je tento pracovný jazyk zaznamenaný v lodnom denníku.

⁽¹⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/59/ES z 27. júna 2002, ktorou sa zriaďuje monitorovací a informačný systém Spoločenstva pre lodnú dopravu a ktorou sa zrušuje smernica Rady 93/75/EHS (Ú. v. ES L 208, 5.8.2002, s. 10).

13. Bezpečnostné vybavenie

Overuje sa, či sú dobre udržiavané záchranné a protipožiarne zariadenia vrátane požiarnych dverí a iných zariadení na ochranu konštrukcie proti požiaru, ktorých inšpekciu možno ľahko vykonať. Overuje sa, či sú protipožiarne plány trvalo vyvesené alebo či dôstojníci lode dostali príručky obsahujúce rovnocenné informácie. Overuje sa, či je rozmiestnenie záchranných viest vhodné a či rozmiestnenie detských záchranných viest možno ľahko identifikovať. Overuje sa, či nakladanie vozidiel nebráni prevádzke požiarnych ovládačov, núdzových uzáverov, ovládačov búrkových klapkových uzáverov atď., ktoré môžu byť umiestnené na palubách na prevoz vozidiel.

14. Navigačné a rádiové zariadenie

Overuje sa, či sú funkčné navigačné a rádiové komunikačné zariadenia vrátane núdzových rádiových majákov označujúcich polohu (EPIRB).

15. Doplnkové núdzové osvetlenie

Overuje sa, či je namontované doplnkové núdzové osvetlenie, ak je predpísané, a či sa vedú záznamy o nedostatkoch.

16. Únikové prostriedky

Overuje sa, či sú únikové prostriedky vrátane únikových ciest označené v súlade s uplatniteľnými požiadavkami a či sú osvetlené z hlavného, ako aj z núdzového zdroja prúdu. Overuje sa, či sú prijaté opatrenia na udržanie vozidiel mimo únikových ciest, ak uvedené únikové cesty križujú paluby na prevoz vozidiel alebo nimi prechádzajú. Overuje sa, či sú východy voľné, najmä východy z bezcolných obchodov (duty free shops), v prípade ktorých sa často zistilo zablokovanie východov tovarom.

17. Čistota strojovne

Overuje sa, či je strojovňa udržiavaná v čistote v súlade s postupmi údržby.

18. Zneškodňovanie odpadu

Overuje sa, či sú zariadenia na nakladanie s odpadom a zneškodňovanie odpadu uspokojivé.

19. Plánovaná údržba

Overuje sa, či všetky spoločnosti majú špecifické predpisy o plánovanej údržbe všetkých oblastí súvisiacich s bezpečnosťou vrátane dvier provy a kormy a bočných otvorov, spolu s ich uzatváracími zariadeniami, ktoré sa tiež týkajú údržby strojovne a bezpečnostného vybavenia. Overuje sa, či existujú plány periodických kontrol všetkých oblastí, aby sa bezpečnostné normy dodržiavali na najvyššej úrovni. Overuje sa, či sú zavedené postupy na zaznamenávanie nedostatkov a potvrdenie, že boli riadne odstránené tak, aby veliteľ a zodpovedná osoba na brehu, určená v štruktúre vedenia spoločnosti, boli upovedomení o nedostatkoch aj o ich odstránení v stanovenej lehote. Overuje sa, či periodická kontrola manipulácie so zatváracími zariadeniami vnútorných a vonkajších dverí provy zahŕňa signalizáciu, monitorovacie zariadenia a všetky palubné odtoky v priestoroch medzi ochranou provy a vnútornými dverami, a najmä uzatváracie mechanizmy a ich súvisiace hydraulické systémy.

20. Počas plavby

Počas plavby by sa malo overiť, či počet cestujúcich neprekračuje maximálny stanovený počet vrátane dostupnosti miest na sedenie a blokovania priechodov, schodísk a núdzových východov batožinou a cestujúcimi, pre ktorých už nie sú k dispozícii miesta na sedenie. Je potrebné overiť, či cestujúci opustili palubu na prevoz vozidiel skôr, ako loď vyplávala, a či na ňu nemajú prístup skôr než bezprostredne pred vplávaním do doku.

PRÍLOHA IV

TABUĽKA ZHODY

Smernica 1999/35/ES	Táto smernica
článok 1	—
článok 2 písm. a), b), d), e), f), g), h), j), m), o), r)	článok 2 body 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12
článok 2 písm. c), i), k), l), n), p), q), s)	—
článok 3	článok 1
článok 4	—
článok 5 ods. 1) písm. a)	článok 3
článok 5 ods. 1 písm. b) a ods. 2	—
článok 6	článok 3
článok 7	článok 4
článok 8 ods. 1	článok 5 ods. 1
článok 8 ods. 2	článok 5 ods. 3
článok 8 ods. 3	článok 9 ods. 1
článok 9	článok 6
článok 10 ods. 1 písm. a), b) a c)	článok 7
článok 10 ods. 1 písm. d)	—
článok 10 ods. 2	článok 7
článok 10 ods. 3	článok 8
článok 10 ods. 4	—
článok 11 ods. 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8	—
článok 11 ods. 6	článok 6 ods. 1
článok 13 ods. 1, 2, 4, 5	—
článok 13 ods. 3	článok 6 ods. 2 a článok 10
článok 14	—
článok 15	—
článok 16	—
článok 17	článok 12
článok 18	článok 11
článok 19	článok 17
článok 20	článok 16
článok 21	článok 18
článok 22	článok 19
príloha I	príloha I