



EVROPSKÁ UNIE

EVROPSKÝ PARLAMENT

RADA

**Štrasburk 15. listopadu 2017
(OR. en)**

**2016/0170 (COD)
LEX 1763**

**PE-CONS 34/1/17
REV 1**

**MAR 140
CODEC 1123**

**SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,
KTEROU SE MĚNÍ SMĚRNICE 2009/45/ES
O BEZPEČNOSTNÍCH PRAVIDLECH A NORMÁCH PRO OSOBNÍ LODĚ**

**SMĚRNICE
EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2017/...**

ze dne 15. listopadu 2017,

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

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

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

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru¹,

po konzultaci s Výborem regionů,

v souladu s řádným legislativním postupem²,

¹ Úř. věst. C 34, 2.2.2017, s. 167.

² Postoj Evropského parlamentu ze dne 4. října 2017 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku) a rozhodnutí Rady ze dne 23. října 2017.

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Aby byla zachována vysoká úroveň bezpečnosti, a tudíž i důvěra cestujících, zajišťovaná společnými bezpečnostními normami, které jsou definovány ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2009/45/ES¹, a aby byly zachovány rovné podmínky, je nezbytné zlepšit uplatňování uvedené směrnice. Směrnice 2009/45/ES by se měla vztahovat pouze na osobní lodě a plavidla, pro něž byly bezpečnostní normy uvedené směrnice navrženy. Řada zvláštních typů lodí by proto měla být z oblasti její působnosti vyloučena, zejména pak obslužné lodě, plachetnice a lodě, které přepravují, např. na zařízení na moři, vyškolené pracovníky, kteří se nepodílí na provozu lodě.
- (2) Obslužné lodě přepravované na palubě lodi se využívají k přepravě cestujících z osobních lodí přímo na břeh a zpět, a to nejkratší bezpečnou námořní trasou. Tyto lodě nejsou vhodné k poskytování jiných druhů služeb, jako jsou vyhlídkové okružní plavby podél pobřeží, a neměly by se takovým způsobem používat. Tyto vyhlídkové okružní plavby by měly být podnikány na lodích, jež splňují požadavky pro osobní lodě daného pobřežního státu, jak je uvedeno mimo jiné v pokynech Mezinárodní námořní organizace (IMO) (MSC.1/Circ. 1417, pokyny pro obslužné lodě osobních lodí). Členské státy a Komise by měly podpořit diskusi v rámci IMO s cílem přezkoumat pokyny v zájmu zvýšení bezpečnosti. Komise by měla posoudit nutnost stanovit tyto pokyny jako povinné.

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

- (3) Směrnice 2009/45/ES vylučuje ze své oblasti působnosti osobní lodě, které nemají mechanický pohon. V souladu s touto směrnicí by neměly být certifikovány plachetnice, jestliže je jejich mechanický pohon určen pouze pro pomocné a nouzové využití. Komise by proto měla posoudit, zda je zapotřebí, aby do roku 2020 byly pro tuto kategorii osobních lodí stanoveny společné evropské požadavky.
- (4) Zařízení na moři jsou obsluhována plavidly, která přepravují pracovníky v průmyslu. Tito pracovníci v průmyslu jsou povinni úspěšně dokončit povinné bezpečnostní školení a splňovat některá povinná kritéria zdravotní způsobilosti. Měla by se na ně proto vztahovat odlišná a specifická bezpečnostní pravidla, jež nespádají do oblasti působnosti této směrnice. Členské státy a Komise by měly aktivně podporovat průběžnou práci IMO v oblasti bezpečnostních norem pro pobřežní plavidla v souladu s rezolucí IMO MSC.418(97).
- (5) Program pro účelnost a účinnost právních předpisů (REFIT) ukázal, že ne všechny členské státy udělují osvědčení hliníkovým lodím podle směrnice 2009/45/ES. Tím vzniká nerovná situace, která oslabuje cíle spočívající v dosažení společné vysoké úrovně bezpečnosti cestujících, kteří podnikají vnitrostátní plavby v Unii. Aby se zabránilo nejednotnému uplatňování v důsledku různých výkladů definice hliníku jakožto rovnocenného materiálu a použitelnosti souvisejících norem protipožární ochrany, což vede k rozdílným výkladům oblasti působnosti směrnice, měla by být ve směrnici 2009/ES vyjasněna definice „rovnocenného materiálu“. Členské státy by měly mít možnost rozhodnout se pro přísnější protipožární opatření v souladu s ustanoveními této směrnice pro dodatečné bezpečnostní požadavky.

- (6) Vysoký počet osobních lodí vyrobených ze slitiny hliníku zajišťuje pravidelná a četná námořní spojení mezi různými přístavy členského státu. Protože by dodržování požadavků této směrnice mělo závažné důsledky pro tyto dopravní služby a související socioekonomické podmínky, jakož i finanční a technické dopady na stávající a nové lodě, měly by mít tyto členské státy možnost používat na tyto osobní lodě po omezenou dobu vnitrostátní právní předpisy, přičemž současně zajistí, že bude zachována odpovídající úroveň bezpečnosti.
- (7) S cílem zvýšit právní jasnost a jednotnost, a tím zlepšit úroveň bezpečnosti, měla by být aktualizována řada definic a odkazů a tyto definice a odkazy by měly být dále sladěny se souvisejícími mezinárodními pravidly nebo pravidly Unie. Přitom je třeba věnovat zvláštní pozornost tomu, aby se nezměnila stávající oblast působnosti směrnice 2009/45/ES. Zejména by měla být definice tradiční lodě lépe sladěna se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2002/59/ES¹ a zároveň by měla být zachována stávající kritéria týkající se roku stavby a typu materiálu. Definice rekreační jachty a plavidla by měla být lépe sladěna s Mezinárodní úmluvou o bezpečnosti lidského života na moři z roku 1974 (dále jen „úmluva SOLAS 1974“).

¹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/59/ES ze dne 27. června 2002, kterou se stanoví kontrolní a informační systém Společenství pro provoz plavidel a kterou se zrušuje směrnice Rady 93/75/EHS (Úř. věst. L 208, 5.8.2002, s. 10).

- (8) S ohledem na zásadu proporcionality se ukázalo, že je obtížné přizpůsobit stávající normativní požadavky odvozené z úmluvy SOLAS 1974 menším osobním plavidlům kratším než 24 metrů. Kromě toho jsou malé lodě stavěny především z jiných materiálů než oceli. Proto bylo osvědčení podle směrnice 2009/45/ES uděleno pouze velmi omezenému počtu těchto lodí. Jelikož nepanují zvláštní obavy o bezpečnost a směrnice 2009/45/ES nestanoví odpovídající normy, měly by být lodě kratší než 24 metrů vyloučeny z oblasti působnosti této směrnice a měly by být podrobeny specifickým bezpečnostním normám, které určí členské státy, jež mohou lépe posoudit místní plavební omezení pro tyto lodě z hlediska vzdálenosti k pobřeží či přístavu a povětrnostních podmínek. Při stanovování těchto norem by měly členské státy zohlednit pokyny, které má zveřejnit Komise. Tyto pokyny by měly případně zohlednit veškeré mezinárodní dohody a úmluvy IMO a neměly by přidávat dodatečné požadavky, které by šly nad rámec již platných mezinárodních pravidel. Komise se vyzývá, aby takové pokyny přijala co nejdříve.
- (9) Aby se dále zjednodušily definice námořních oblastí, které jsou stanoveny směrnicí 2009/45/ES, a co nejvíce omezila zátěž pro členské státy, měla by být odstraněna nadbytečná či nepřiměřená kritéria. Je třeba zachovat úroveň bezpečnosti a zároveň zjednodušit definici námořních oblastí, v nichž mohou být provozovány lodě třídy C a D, a to odstraněním kritéria „kde se mohou osoby při ztroskotání dostat na pevninu“ a „vzdálenost k útočišti“ používaná pro účely definování námořních oblastí. Vhodnost konkrétního pobřeží jako útočiště představuje dynamický parametr, který může být členskými státy posuzován pouze v jednotlivých případech zvlášť. V nezbytných případech by v osvědčení o bezpečnosti konkrétní osobní lodi měla být uvedena veškerá provozní omezení konkrétní lodi, která souvisejí s její vzdáleností od útočiště.

- (10) Vzhledem ke zvláštním zeměpisným a povětrnostním podmínkám a vysokému počtu ostrovů v Řecku, které potřebují pravidelné a časté spojení, a to jak s pevninou, tak i mezi sebou, a vzhledem k vysokému počtu z toho vyplývajících potenciálních námořních spojů by Řecku mělo být umožněno odchýlit se od povinnosti stanovit námořní oblasti. Místo toho by Řecku mělo být umožněno klasifikovat osobní lodě podle konkrétních námořních cest, na nichž jsou provozovány, a to při zachování týchž kritérií pro třídy osobních lodí a týchž bezpečnostních norem.
- (11) S cílem vyhnout se nezáměrným nepříznivým důsledkům stávajících ustanovení, v souladu s nimiž nelze změněné nákladní lodě považovat za nové osobní lodě, mělo by být vyjasněno, že se požadavky týkající se změny vztahují nikoli pouze na stávající osobní lodě, ale na jakoukoliv loď.
- (12) Jelikož v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2009/16/ES¹ může stát přístavu provádět inspekce osobních lodí nebo vysokorychlostních osobních plavidel plujících pod jinou vlajkou, než je vlajka příslušného státu přístavu, pokud provozují vnitrostátní plavbu, jsou zvláštní ustanovení čl. 5 odst. 3 směrnice 2009/45/ES nadbytečná a měla by být zrušena.

¹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/16/ES ze dne 23. dubna 2009 o státní přístavní inspekci (Úř. věst. L 131, 28.5.2009, s. 57).

- (13) Vzhledem k rozdílům v přístupu mezi požadavky úmluvy SOLAS 1974 na stabilitu v narušeném stavu a zvláštními požadavky Unie na stabilitu v narušeném stavu pro osobní lodě typu ro-ro obsaženými ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2003/25/ES¹ by měla být nezbytnost a přidaná hodnota směrnice 2003/25/ES posouzena na základě toho, zda požadavky úmluvy SOLAS 1974 zajišťují stejnou úroveň bezpečnosti.
- (14) S cílem zvýšit transparentnost a usnadnit členským státům oznamování výjimek, rovnocenných požadavků a dodatečných bezpečnostních opatření, měla by Komise zřídit a spravovat databázi. Databáze by měla zahrnovat oznámená opatření v jejich navržené a přijaté podobě. Přijatá opatření by měly být zpřístupněna veřejnosti.
- (15) Vzhledem ke změnám zavedeným Smlouvou o fungování Evropské unie by měly být odpovídajícím způsobem aktualizovány pravomoci k provádění směrnice 2009/45/ES svěřené Komisi. V souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011² by měly být přijaty prováděcí akty.

¹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/25/ES ze dne 14. dubna 2003 o zvláštních požadavcích na stabilitu osobních lodí typu ro-ro (Úř. věst. L 123, 17.5.2003, s. 22).

² Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).

- (16) Za účelem zohlednění vývoje na mezinárodní úrovni a zkušeností a zvýšení transparentnosti by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování EU, pokud jde o vyloučení změn mezinárodních nástrojů z oblasti působnosti této směrnice, je-li to nezbytné, a o aktualizaci technických požadavků. Je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě o zdokonalení tvorby právních předpisů ze dne 13. dubna 2016. Pro zajištění rovné účasti na vypracovávání aktů v přenesené pravomoci obdrží Evropský parlament a Rada veškeré dokumenty současně s odborníky z členských států a jejich odborníci mají automaticky přístup na setkání skupin odborníků Komise, jež se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci.
- (17) Jelikož zvláštní odkazy v článku 14 týkající se prací probíhajících v rámci IMO zastaraly, měl by být tento článek zrušen. Obecné cíle mezinárodních opatření ke zlepšení bezpečnosti osobních lodí a k zajištění rovných podmínek jsou však i nadále relevantní a měly by být sledovány v souladu se Smlouvami. Za tímto účelem by členské státy a Komise měly v rámci IMO spolupracovat za účelem revize a zlepšení pravidel úmluvy SOLAS 1974.

- (18) Je důležité, aby jakékoli pokuty stanovené členskými státy byly řádně vymáhány a byly účinné, přiměřené a odrazující.
- (19) S ohledem na celý monitorovací cyklus návštěv ze strany Evropské agentury pro námořní bezpečnost (EMSA) by Komise měla vyhodnotit provádění směrnice 2009/45/ES do ... [devět let po vstupu této pozměňující směrnice v platnost] a měla by o něm podat zprávu Evropskému parlamentu a Radě. Členské státy by měly s Komisí spolupracovat při shromažďování všech informací, které jsou pro toto hodnocení nezbytné.
- (20) S cílem zamezit nepřiměřené administrativní zátěži pro vnitrozemské členské státy, které nemají žádné námořní přístavy ani žádná plavidla plující pod jejich vlajkou, která spadají do oblasti působnosti této směrnice, by těmto členským státům mělo být umožněno odchýlit se od ustanovení této směrnice. To znamená, že tyto členské státy, pokud splňují tuto podmínku, nejsou povinny tuto směrnici provést.
- (21) Lidský faktor je základní součástí bezpečnosti lodí a souvisejících postupů. V zájmu zachování vysoké úrovně bezpečnosti je nutné brát v úvahu souvislost mezi bezpečností, pobytem na palubě lodí, pracovními podmínkami a odbornou přípravou, včetně odborné přípravy související s přeshraničními záchranářskými a pohotovostními operacemi v souladu s mezinárodními požadavky. Členské státy a Komise by proto měly hrát na mezinárodní úrovni proaktivní roli s cílem monitorovat a zlepšovat sociální rozměr pro námořníky na palubě lodí.

- (22) V zájmu usnadnění provádění této směrnice by EMSA měla podporovat Komisi a členské státy v souladu s příslušnými ustanoveními nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1406/2002¹.
- (23) Směrnice 2009/45/ES by proto měla být odpovídajícím způsobem změněna,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1406/2002 ze dne 27. června 2002, kterým se zřizuje Evropská agentura pro námořní bezpečnost (Úř. věst. L 208, 5.8.2002, s. 1).

Článek 1
Změny směrnice 2009/45/ES

Směrnice 2009/45/ES se mění takto:

1) článek 2 se mění takto:

a) písmeno a) se nahrazuje tímto:

„a) „mezinárodními úmluvami“ tyto úmluvy včetně jejich protokolů a změn těchto protokolů, v platném znění:

i) Mezinárodní úmluva o bezpečnosti lidského života na moři z roku 1974 (dále jen „úmluva SOLAS 1974“); a

ii) Mezinárodní úmluva o nákladové značce z roku 1966;“

b) písmeno b) se nahrazuje tímto:

„b) „předpisem o stabilitě v nepoškozeném stavu“ „Předpis o stabilitě v nepoškozeném stavu pro všechny typy lodí uváděné v dokumentech IMO“ obsažený v rezoluci IMO A.749 (18) ze dne 4. listopadu 1993 nebo „Mezinárodní předpis o stabilitě v nepoškozeném stavu z roku 2008“ obsažený v rezoluci IMO MSC.267(85) ze dne 4. prosince 2008, oba v platném znění;“

- c) bod ii) písmene g) se nahrazuje tímto:
- „ii) jejich maximální rychlost vymezená v bodě 1.4.30 předpisu HSC 1994 a v bodě 1.4.38 předpisu HSC 2000 nižší než 20 uzlů;“
- d) písmeno m) se nahrazuje tímto:
- „m) „výškou přídě“ výška přídě definovaná v pravidle 39 Mezinárodní úmluvy o nákladové značce z roku 1966;“
- e) v prvním pododstavci se písmeno q) nahrazuje tímto:
- „q „námořní oblastí“ veškeré námořní oblasti nebo námořní trasy stanovené podle článku 4;“;
- f) písmeno r) se nahrazuje tímto:
- „r) „oblastí přístavu“ jakákoli jiná oblast než námořní oblast zřízená podle článku 4, jak ji vymezují členské státy, do jejichž výsostných vod tato oblast spadá, a jež dosahuje k nejvzdálenějším trvalým přístavním hrázím, které tvoří součást přístavu, nebo k hranicím vymezeným přírodními zeměpisnými objekty, které chrání ústí řeky nebo podobnou chráněnou oblast;“
- g) písmeno s) se zrušuje;

h) písmeno u) se nahrazuje tímto:

„u) „státem přístavu“ členský stát, do nebo z jehož přístavu nebo přístavů loď nebo plavidlo plující pod jinou vlajkou, než je vlajka tohoto členského státu, uskutečňuje vnitrostátní plavby;“

i) písmeno v) se nahrazuje tímto:

„v) „uznaným subjektem“ subjekt uznaný v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 391/2009*;

* Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 391/2009 ze dne 23. dubna 2009, kterým se stanoví společná pravidla a normy pro subjekty pověřené inspekce a prohlídkami lodí (Úř. věst. L 131, 28.5.2009, s. 11).“;

j) písmeno y) se nahrazuje tímto:

„y) „osobami s omezenou pohyblivostí“ osoby, které trpí při používání veřejné dopravy zvláštními obtížemi, včetně starších osob, osob se zdravotním postižením, osob se smyslovou poruchou a osob na invalidním vozíku, těhotných žen a osob doprovázejících malé děti;“

k) doplňují se nová písmena, která znějí:

„z) „plachetnicí“ loď poháněná plachtami, i když je vybavena mechanickým pohonem pro pomocné a nouzové účely;

- za) „rovnocenným materiálem“ slitina hliníku nebo každý nehořlavý materiál, který si sám o sobě nebo díky své izolaci ke konci jeho použitelného vystavení standardní zkoušce hořlavosti zachová strukturální vlastnosti a neporušenost rovnocenné s ocelí;
- zb) „standardní zkouškou hořlavosti“ zkouška, při níž jsou vzorky příslušných přepážek nebo palub vystaveny ve zkušební peci teplotám přibližně odpovídajícím standardní křivce v souřadnicích čas — teplota v souladu se zkušební metodou upřesněnou v Mezinárodním předpisu pro uplatnění postupů zkoušek hořlavosti z roku 2010 obsaženém v rezoluci IMO MSC.307(88) z dne 3. prosince 2010 v platném znění;
- zc) „tradiční lodí“ jakýkoli druh historické osobní lodě, která byla navržena před rokem 1965, a její napodobeniny zhotovené převážně za použití původních materiálů, včetně lodí určených k podpoře a propagaci tradičních dovedností a námořnictví, které dohromady slouží jako živoucí kulturní památka provozovaná podle tradičních zásad námořnictví a technických postupů;
- zd) „rekreační jachtou nebo rekreačním plavidlem“ plavidlo, které neslouží pro obchodní účely, bez ohledu na druh pohonu;
- ze) „obslužnou lodí“ člun přepravovaný na palubě lodi, používaný k přepravě více než 12 cestujících ze stojící osobní lodě na pevninu a zpět;

- zf) „pobřežní servisní lodi“ loď používaná k přepravě a ubytování průmyslových pracovníků, kteří nevykonávají práci na lodi nezbytnou pro její provoz;
- zg) „pobřežním servisním plavidlem“ plavidlo používané k přepravě a ubytování pracovníků v průmyslu, kteří nevykonávají práci na plavidle nezbytnou pro jeho provoz;
- zh) „opravami, přestavbami a úpravami lodí většího rozsahu“ kterákoli z následujících možností:
- každá změna, která podstatně mění rozměry lodi, např. prodloužení přidáním nového hlavního žebra,
 - každá změna, která podstatně mění kapacitu počtu cestujících přepravovaných na lodi, např. přeměna paluby pro vozidla na obytné prostory pro cestující,
 - každá změna, která podstatně zvýší životnost lodi, např. modernizace obytných prostor pro cestující na celé jedné palubě,
 - každá změna jakéhokoli typu lodě na osobní loď.“

2) článek 3 se nahrazuje tímto:

„Článek 3

Oblast působnosti

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

a) nové a stávající osobní lodě o délce nejméně 24 metrů;

b) vysokorychlostní osobní plavidla.

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

2. Tato směrnice se nevztahuje na:

a) tyto osobní lodě:

i) válečné lodě a lodě pro dopravu vojsk,

ii) plachetnice;

iii) plavidla nepoháněná mechanickými prostředky;

- iv) plavidla postavená z jiného materiálu než z oceli nebo rovnocenného materiálu, na která se nevztahují normy týkající se vysokorychlostních plavidel (rezoluce MSC 36(63) nebo MSC.97(73)) nebo dynamicky poháněných plavidel (rezoluce A.373 (X));
 - v) dřevěná plavidla primitivní konstrukce,
 - vi) tradiční lodě,
 - vii) rekreační jachty,
 - viii) plavidla provozovaná výlučně v oblastech přístavů,
 - ix) pobřežní servisní lodě; nebo
 - x) obslužné lodě;
- b) tato vysokorychlostní osobní plavidla:
- i) válečné lodě a lodě pro dopravu vojsk,
 - ii) rekreační plavidla,
 - iii) plavidla provozovaná výlučně v oblastech přístavů; nebo
 - iv) pobřežní servisní plavidla.

3. Členské státy, které nemají námořní přístavy ani osobní lodi nebo plavidla plující pod jejich vlajkou, která spadají do oblasti působnosti této směrnice, se mohou odchýlit od ustanovení této směrnice, s výjimkou povinnosti stanovené ve druhém pododstavci.

Členské státy, které hodlají využívat takové odchylky, sdělí Komisi nejpozději do ... [datum provedení této pozměňující směrnice], zda jsou příslušné podmínky splněny, a informují poté každoročně Komisi o veškerých následných změnách. Tyto členské státy nesmí povolit osobním lodím nebo plavidlům, jež spadají do oblasti působnosti této směrnice, plout pod jejich vlajkou, dokud ve svém vnitrostátním právu neprovedou a neuplatní tuto směrnici.“

3) článek 4 se nahrazuje tímto:

„Článek 4

Kategorizace námořních oblastí a tříd osobních lodí

1. Námořní oblasti se dělí do těchto kategorií:

„oblastí A“	se rozumí námořní oblast, která nespadá do oblastí B, C a D;
„oblastí B“	se rozumí námořní oblast, jejíž zeměpisné souřadnice nejsou při průměrné výšce přílivu v žádném bodě vzdálené více než 20 mil od pobřežní linie a která nespadá do oblastí C a D;
„oblastí C“	se rozumí námořní oblast, jejíž zeměpisné souřadnice nejsou při průměrné výšce přílivu v žádném bodě vzdálené více než 5 mil od pobřežní linie a která nespadá do případné námořní oblasti D. Pravděpodobnost významné výšky vln překračující 2,5 metru je navíc nižší než 10 % za období jednoho roku při celoročním provozu nebo za konkrétní období sezónního provozu, např. při letním provozu;
„oblastí D“	se rozumí námořní oblast, jejíž zeměpisné souřadnice nejsou při průměrné výšce přílivu v žádném bodě vzdálené více než 3 míle od pobřežní linie. Pravděpodobnost významné výšky vln překračující 1,5 metru je navíc nižší než 10 % za období jednoho roku při celoročním provozu nebo za konkrétní období sezónního provozu, např. při letním provozu.

2. Každý členský stát:

- a) zřídí a podle potřeby aktualizuje seznam námořních oblastí spadajících do jeho výsostných vod;

- b) vymezí vnitřní hranici námořní oblasti nejbližší jeho pobřežní linii;
 - c) zveřejní tento seznam v rámci veřejné databáze přístupné na internetové stránce příslušného námořního orgánu;
 - d) oznámí Komisi umístění těchto informací a případné změny provedené v seznamu.
3. Odchylně od povinnosti stanovit seznam námořních oblastí může Řecko stanovit a v případě potřeby aktualizovat seznam námořních tras zahrnující námořní trasy v Řecku, přičemž použije odpovídající kritéria pro kategorie uvedené v odstavci 1.
4. Osobní lodě jsou rozděleny do následujících tříd podle námořních oblastí, v nichž jsou provozovány:

„třídou A“	se rozumí osobní loď provozující vnitrostátní plavbu v oblastech A, B, C a D;
„třídou B“	se rozumí osobní loď provozující vnitrostátní plavbu v oblastech B, C a D;
„třídou C“	se rozumí osobní loď provozující vnitrostátní plavbu v oblastech C a D;
„třídou D“	se rozumí osobní loď provozující vnitrostátní plavbu v oblasti D.

5. Pro vysokorychlostní osobní plavidla platí kategorie stanovené v kapitole 1 (1.4.10) a (1.4.11) předpisu HSC z roku 1994, případně v kapitole 1 (1.4.12) a (1.4.13) předpisu HSC z roku 2000.“

4) článek 5 se mění takto:

a) v odstavci 2 se druhý pododstavec nahrazuje tímto:

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

b) odstavec 3 se zrušuje;

c) odstavec 4 se nahrazuje tímto:

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

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

5) článek 6 se mění takto:

a) odstavec 1 se mění takto:

i) písmeno a) se nahrazuje tímto:

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

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

ii) písmeno c) se zrušuje;

b) v odst. 2 písm. b)

– se zrušuje bod ii);

– bod iii) se nahrazuje tímto:

„iii) bez ohledu na bod i) jsou nové osobní lodě třídy D osvobozeny od požadavku na minimální výšku přídě stanoveného v Úmluvě o nákladové značce z roku 1966;“;

- c) odstavec 3 se mění takto:
- i) písmena c) a d) se nahrazují tímto:
- „c) stávající osobní lodě tříd C a D musí vyhovovat specifickým relevantním požadavkům stanoveným v této směrnici a v případě záležitostí nezahrnutých do těchto požadavků musí vyhovovat pravidlům správy státu vlajky; taková pravidla musí zajišťovat úroveň bezpečnosti rovnocennou úrovni bezpečnosti podle kapitol II-1 a II-2 přílohy I a přitom přihlížet ke zvláštním místním provozním podmínkám v námořních oblastech, v nichž mohou být lodě této třídy provozovány; před tím, než budou moci stávající lodě tříd C a D provozovat pravidelnou vnitrostátní plavbu ve státě přístavu, musí správa státu vlajky obdržet souhlas státu přístavu s těmito pravidly;
- d) domnívá-li se členský stát, že pravidla vyžadovaná správou státu přístavu podle písmene c) tohoto odstavce nejsou přiměřená, oznámí to neprodleně Komisi. Komise přijme prováděcí akty obsahující rozhodnutí, zda jsou tato pravidla přiměřená. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 11 odst. 2.“;
- ii) písmena e) a f) se zrušují;

d) odstavec 4 se mění takto:

i) v písmeni a) se třetí odrážka nahrazuje tímto:

„– plně vyhovují požadavkům Předpisu o bezpečnosti pro dynamicky poháněná plavidla (předpis DSC) v rezoluci IMO A.373(10) v platném znění;“;

ii) písmeno c) se nahrazuje tímto:

„c) stavba a údržba vysokorychlostních osobních plavidel a jejich vybavení musí vyhovovat pravidlům pro klasifikaci vysokorychlostního plavidla uznaného subjektu nebo rovnocenným pravidlům uplatňovaným správou v souladu s čl. 11 odst. 2 směrnice 2009/15/ES.“;

e) doplňují se nové odstavce, které znějí:

„5. Pokud jde o opravy, změny a úpravy většího rozsahu a s tím související úpravy nových a stávajících lodí, musí splňovat požadavky na nové lodě uvedené v odst. 2 písm. a); změny uskutečněné na lodi, jejichž jediným záměrem je dosáhnout vyšší schopnosti přežití, nejsou považovány za změny většího rozsahu.“

6. Lodě zhotovené z rovnocenného materiálu před ... [datum vstupu této pozměňující směrnice v platnost] splňují požadavky této směrnice do ... [šest let od data uvedeného v čl. 2 odst. 1 druhém pododstavci].
7. Odchylně od této směrnice může členský stát, který má ke dni ... [datum vstupu této pozměňující směrnice v platnost] více než 60 osobních lodí postavených z hliníkové slitiny plujících pod jeho vlajkou, osvobodit od ustanovené této směrnice následující osobní lodě po stanovená období:
 - a) osobní lodi třídy B, C a D postavené z hliníkové slitiny po ... [datum vstupu této pozměňující směrnice v platnost] po dobu 10 let od uvedeného dne, a
 - b) osobní lodi třídy B, C a D postavené z hliníkové slitiny před ... [datum vstupu této pozměňující směrnice v platnost], po dobu 12 let od uvedeného dne,

pokud jsou uvedené lodě provozovány výlučně mezi přístavy daného členského státu.

Členský stát, který hodlá této odchylky využít, oznámí Komisi nejpozději ke dni ... [datum uvedené v čl. 2 odst. 1 druhém pododstavci] svůj záměr této odchylky využít a rovněž Komisi sdělí její obsah. Jakékoliv následné změny se rovněž oznámí Komisi. Komise informuje ostatní členské státy v souladu s čl. 9 odst. 4.“;

6) článek 7 se mění takto:

a) odstavec 1 se nahrazuje tímto:

„1. Osobní lodě typu ro-ro třídy C, jejichž kýl byl položen nebo které byly v podobném stádiu stavby ke dni 1. října 2004 nebo později, a všechny osobní lodě typu ro-ro tříd A a B splňují ustanovení článků 6, 8 a 9 směrnice 2003/25/ES.“;

b) odstavec 2 se zrušuje;

7) článek 8 se mění takto:

a) v odstavci 3 se zrušuje druhý pododstavec;

b) odstavec 4 se zrušuje;

8) článek 9 se mění takto:

a) odstavec 2 se nahrazuje tímto:

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

b) odstavec 4 se nahrazuje tímto:

„4. Členský stát, který nevyužije práva poskytnutého odstavci 1, 2 nebo 3, postupuje v souladu s druhým až sedmým pododstavcem tohoto odstavce.

Tento členský stát oznámí Komisi opatření, která hodlá přijmout, a k tomuto oznámení přiloží dostatečné údaje nutné k potvrzení, že bezpečnost je zachována na dostatečné úrovni.

Jestliže Komise do šesti měsíců od oznámení přijme prováděcí akty obsahující její rozhodnutí, že navržená opatření nejsou odůvodněná, musí uvedený členský stát navržená opatření změnit nebo je nepřijmout. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 11 odst. 2.

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

Všechna tato opatření se uplatňují na všechny osobní lodě stejné třídy nebo plavidla provozovaná za stejných zvláštních podmínek bez rozlišování na základě vlajky, státní příslušnosti nebo místa usazení jejich provozovatele.

Opatření uvedená v odstavci 3 se použijí, pouze pokud je loď nebo plavidlo provozováno za stanovených podmínek.

Členský stát bez odkladu oznámí Komisi opatření uvedená ve druhém a čtvrtém pododstavci prostřednictvím databáze zřízené a spravované za tímto účelem Komisí a ke které mají Komise a členské státy přístup. Komise přijatá opatření zpřístupní na veřejně přístupných webových stránkách.“;

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

„c) Komise přijme prováděcí akty obsahující rozhodnutí, zda je rozhodnutí členského státu pozastavit provoz této lodě nebo plavidla nebo uložit další opatření odůvodněné vážným ohrožením bezpečnosti života nebo majetku nebo životního prostředí, či nikoliv, a jestliže jsou pozastavení provozu nebo uložení dodatečných opatření neodůvodněné, obsahující i rozhodnutí, že dotčený členský stát musí pozastavení provozu nebo opatření odvolat. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 11 odst. 2.“;

9) článek 10 se mění takto:

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

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

b) v odstavci 2 se

i) písmeno b) nahrazuje tímto:

„b) s ohledem na zkušenosti upravit technické specifikace uvedené ve změnách mezinárodních úmluv pro lodě typu B, C a D a plavidla;“

ii) vkládají se nová písmena, která znějí:

„c) s ohledem na zkušenosti s jejich prováděním zjednodušit a vyjasnit technické prvky;

d) aktualizovat odkazy na další unijní nástroje vztahující se na osobní lodě provozující vnitrostátní plavbu.“;

c) odstavce 3 a 4 se nahrazují tímto:

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

4. Ve výjimečných případech, je-li to řádně zdůvodněno příslušnou analýzou Komise, a s cílem zabránit závažnému a nepřijatelnému ohrožení námořní bezpečnosti, zdraví, životních nebo pracovních podmínek na lodích či mořského prostředí nebo zabránění nesouladu s námořními právními předpisy Unie, je Komisi svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 10a, pokud jde o změnu této směrnice s cílem neuplatňovat pro účely této směrnice změnu mezinárodních nástrojů uvedených v článku 2.

Tyto akty v přenesené pravomoci musí být přijaty alespoň tři měsíce před uplynutím lhůty, která je mezinárodně stanovena pro automatický souhlas s dotčenou změnou, nebo před plánovaným datem vstupu uvedené změny v platnost. V době před vstupem tohoto aktu v přenesené pravomoci v platnost se členské státy zdrží jakékoli iniciativy, která by měla změnu začlenit do vnitrostátních právních předpisů nebo která by měla změnu uplatnit na dotčený mezinárodní nástroj.“;

- 10) vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 10a

Výkon přenesení pravomoci

- „1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v čl. 10 odst. 3 a 4 je svěřena Komisi za podmínek stanovených v tomto článku.

2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v čl. 10 odst. 3 a 4 je svěřena Komisi na dobu sedmi let ode dne ... [datum vstupu této pozměňující směrnice v platnost]. Nejpozději devět měsíců před koncem tohoto sedmiletého období vypracuje Komise o přenesené pravomoci zprávu. Přenesení pravomoci se automaticky prodlužuje o stejně dlouhá období, pokud Evropský parlament nebo Rada nevysloví proti tomuto prodloužení námitku nejpozději tři měsíce před koncem každého z těchto období.
3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedená v čl. 10 odst. 3 a 4 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomocí v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění rozhodnutí v *Úředním věstníku Evropské unie* nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.
4. Před přijetím aktu v přenesené pravomoci Komise vede konzultace s odborníky jmenovanými jednotlivými členskými státy v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě o zdokonalení tvorby právních předpisů ze dne 13. dubna 2016.
5. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.

6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 10 odst. 3 nebo 4 vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament a Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament a Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.“;

11) článek 11 se mění takto:

a) odstavec 2 se nahrazuje tímto:

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

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

b) odstavec 3 se zrušuje;

12) článek 12 se mění takto:

a) odstavec 1 se nahrazuje tímto:

„1. Každá osobní loď podléhá prohlídkám vykonávaným správou státu vlajky uvedeným v písmenech a), b) a c):

a) počáteční prohlídka před uvedením lodě do provozu;

b) pravidelná prohlídka jednou za 12 měsíců; a

c) další prohlídky dle potřeby.“;

b) odstavec 2 se zrušuje;

13) článek 13 se mění takto:

a) odstavec 1 se nahrazuje tímto:

„1. Všechny nové a stávající osobní lodě, které splňují požadavky této směrnice, musí mít osvědčení o bezpečnosti osobní lodi v souladu s touto směrnicí. Osvědčení se vystavuje podle vzoru stanoveného v příloze II. Toto osvědčení vydává správa státu vlajky po provedení počáteční prohlídky podle čl. 12 odst. 1 písm. a).“;

b) v odstavci 3 se třetí pododstavec nahrazuje tímto:

„Před vydáním povolení k provozu pro vysokorychlostní osobní plavidla ve vnitrostátní plavbě státu přístavu dohodne správa státu vlajky se státem přístavu všechny provozní podmínky spojené s provozem plavidla v tomto státě. Správa státu vlajky uvede všechny tyto podmínky v povolení k provozu.“;

c) odstavec 4 se nahrazuje tímto:

„4. Dodatečná bezpečnostní opatření, rovnocenné náhrady a výjimky udělené lodím nebo plavidlům podle čl. 9 odst. 1, 2 a 3 se zaznamenají do osvědčení lodi nebo plavidla.“;

14) článek 14 se zrušuje.

15) vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 16a

Přezkum

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

16) příloha I se mění takto:

a) v bodě 13.1 části A kapitoly II-2 se první pododstavec nahrazuje tímto:

„Na všech lodích musí být trvale vyvěšeny přehledné plány pro instruktáž lodních důstojníků, které u každé paluby jasně znázorňují řídicí stanice, různé požární úseky tvořené mezistěnami třídy A, úseky tvořené mezistěnami třídy B s podrobným popisem systémů detekce požáru a požárního poplachu, instalace automatických postřikovačů, hasicích přístrojů, prostředků přístupu do různých oddílů, na různé paluby atd. a větrací systémy včetně podrobného popisu umístění ovládacích prvků ventilátorů, umístění hradítek a identifikačních čísel ventilátorů obsluhujících každý úsek. Výše uvedené podrobnosti mohou být případně shrnuty v brožurě, jejíž výtisk musí být dodán každému důstojníkovi a jeden výtisk musí být vždy na přístupném místě na palubě. Plány a brožury se musí aktualizovat, všechny změny se musí do nich co nejdříve zaznamenat. Popis v těchto plánech a brožurách musí být v oficiálním jazyce státu vlajky. Není-li tímto jazykem angličtina, ani francouzština, musí být zahrnut překlad do jednoho z těchto jazyků. V případě, že loď je provozována ve vnitrostátní plavbě jiného členského státu, musí být zařazen překlad do úředního jazyka tohoto státu přístavu, pokud tímto jazykem není angličtina ani francouzština.“;

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

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

Článek 2

Provedení

1. Členské státy do ... [24 měsíců po vstupu této směrnice v platnost] přijmou a zveřejní právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí. Znění těchto předpisů neprodleně sdělí Komisi.

Použijí tyto předpisy od ... [24 měsíců po vstupu této směrnice v platnost].

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

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

Článek 3
Vstup v platnost

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

Článek 4
Určení

Tato směrnice je určena členskými státy.

Ve Štrasburku dne

Za Evropský parlament
předseda

Za Radu
předseda nebo předsedkyně