



Ročník 2006

Zbierka zákonov

SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Čiastka 222

Uverejnená 1. novembra 2006

Cena 33,90 Sk

OBSAH:

579. Nariadenie vlády Slovenskej republiky, ktorým sa ustanovujú podmienky bezpečnej nakládky a vykládky námornej lode na hromadný náklad
580. Nariadenie vlády Slovenskej republiky o špecifických požiadavkách na stabilitu osobných lodí ro-ro
581. Nariadenie vlády Slovenskej republiky o systéme povinných kontrol pre bezpečnú prevádzku prievozných lodí ro-ro a vysokorychlostných osobných plavidiel v pravidelnej preprave
582. Nariadenie vlády Slovenskej republiky o bezpečnostných požiadavkách na osobné lode
-

579

**NARIADENIE VLÁDY
Slovenskej republiky**

z 11. októbra 2006,

**ktorým sa ustanovujú podmienky bezpečnej nakládky
a vykládky námornej lode na hromadný náklad**

Vláda Slovenskej republiky podľa § 2 ods. 1 písm. j) zákona č. 19/2002 Z. z., ktorým sa ustanovujú podmienky vydávania aproximačných nariadení vlády Slovenskej republiky v znení neskorších predpisov nariaďuje:

§ 1

(1) Toto nariadenie vlády ustanovuje požiadavky na spôsobilosť námorných lodí na hromadný náklad a postupy pri spolupráci medzi námornými loďami a terminálmi pri nakládke a vykládke námornej lode zamerané na zvýšenie ich bezpečnosti pri manipulácii s hromadným nákladom v termináloch pobrežných členských štátov Európskej únie (ďalej len „pobrežný členský štát“) na účely nakládky alebo vykládky suchého hromadného nákladu a na zníženie rizík nadmerného preťaženia a poškodenia lodnej konštrukcie počas nakládky a vykládky.

(2) Toto nariadenie vlády sa vzťahuje na námorné lode plávajúce pod štátnou vlajkou Slovenskej republiky, ktoré priplávajú do terminálu na nakládku alebo vykládku suchého hromadného nákladu.

§ 2

Na účely tohto nariadenia vlády sa rozumie

- a) námornou loďou námorná loď na hromadný náklad podľa medzinárodnej zmluvy,¹⁾ a to
1. námorná loď s jednou palubou, hornými a bočnými tankami v nákladových priestoroch určená najmä na prepravu suchého hromadného nákladu,
 2. námorná loď s jednou palubou, ktorá má dva pozdĺžne priedely a dvojité dno pod celým nákladovým priestorom, určená na prepravu rudy len v stredových nákladových priestoroch alebo
 3. kombinovaná námorná loď podľa medzinárodnej zmluvy,²⁾

- b) suchým hromadným nákladom tuhý hromadný náklad podľa medzinárodnej zmluvy³⁾ okrem obilia,⁴⁾
- c) terminálom pevne, plávajúce alebo pohyblivé zariadenie, ktoré sa používa na nakládku a vykládku suchého hromadného nákladu na námorné lode alebo z nich,
- d) prevádzkovateľom terminálu jeho vlastník alebo iná osoba, ktorú vlastník určí ako osobu zodpovednú za nakládku alebo vykládku prebiehajúcu v termináli na námornej lodi,
- e) zástupcom terminálu osoba, ktorú určí prevádzkovateľ terminálu, zodpovedná za prípravu, priebeh a ukončenie nakládky a vykládky prebiehajúcej v termináli pre námornú loď,
- f) veliteľom námornej lode osoba, ktorá je oprávnená veliť námornej lodi; veliteľ námornej lode môže určiť dôstojníka zodpovedného za nakládku a vykládku,
- g) informáciou o náklade informácia podľa medzinárodnej zmluvy,⁵⁾
- h) plánom nakládky alebo vykládky plán podľa medzinárodnej zmluvy,⁶⁾ ktorý je uvedený v dodatku 2 ku Kódexu postupu pre bezpečnú nakládku a vykládku námorných lodí na hromadný náklad schválený rezolúciou Medzinárodnej námornej organizácie A.862(20) (ďalej len „kódex“),
- i) kontrolným bezpečnostným zoznamom námorná loď/pobrežie kontrolný zoznam, ktorý je uvedený v časti 4 kódexu a ktorý má formu podľa dodatku 3 ku kódexu,
- j) vyhlásením o špecifickej hmotnosti suchého hromadného nákladu informácia o špecifickej hmotnosti nákladu podľa medzinárodnej zmluvy.⁷⁾

§ 3

(1) Veliteľ námornej lode zaisťuje bezpečnosť nakládky a vykládky námornej lode a poskytuje terminálu s dostatočným predstihom pred predpokladaným príchodom námornej lode do prístavu informácie podľa prílohy č. 1.

¹⁾ Kapitola IX pravidlo 1.6 Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori (SOLAS 1974) v znení neskorších predpisov (oznámenie č. 165/2001 Z. z.).

²⁾ Kapitola II-2 pravidlo 3.27 Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori (SOLAS 1974) v znení neskorších predpisov.

³⁾ Kapitola XII pravidlo 1.4 Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori (SOLAS 1974) v znení neskorších predpisov.

⁴⁾ Kapitola VI pravidlo 8.2 Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori (SOLAS 1974) v znení neskorších predpisov.

⁵⁾ Kapitola VI pravidlo 2 Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori (SOLAS 1974) v znení neskorších predpisov.

⁶⁾ Kapitola VI pravidlo 7.3 Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori (SOLAS 1974) v znení neskorších predpisov.

⁷⁾ Kapitola XII Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori (SOLAS 1974) v znení neskorších predpisov.

(2) Veliteľ námornej lode pred nakládkou suchého hromadného nákladu zabezpečí informácie o náklade podľa medzinárodnej zmluvy,⁸⁾ a ak je potrebné, aj vyhlásenie o špecifickej hmotnosti suchého hromadného nákladu; táto informácia je uvedená vo formulári vyhlásenia o náklade podľa dodatku 5 ku kódexu.

(3) Veliteľ námornej lode pred začiatkom a počas nakládky alebo pred začiatkom a počas vykládky zabezpečí činnosti podľa prílohy č. 2.

(4) Veliteľ námornej lode pred začiatkom a počas nakládky alebo pred začiatkom a počas vykládky dohodne so zástupcom terminálu plán nakládky alebo vykládky (ďalej len „plán“) v súlade s medzinárodnou zmluvou.⁹⁾ Plán sa vyhotovuje podľa prílohy 2 ku kódexu s uvedením čísla námornej lode prideleného Medzinárodnou námornou organizáciou a je schválený a podpísaný veliteľom námornej lode a zástupcom terminálu.

(5) Veliteľ námornej lode a zástupca terminálu pripravujú, prijímajú a odsúhlasujú zmeny plánu, ktoré by podľa jedného z nich mohli ovplyvniť bezpečnosť námornej lode alebo lodnej posádky.

(6) Plán a jeho zmeny sa uchovávajú na námornej lodi a termináli kvôli prípadnému overeniu príslušným orgánom pobrežného členského štátu po dobu šiestich mesiacov od schválenia a podpísania plánu alebo jeho zmeny veliteľom námornej lode a zástupcom terminálu.

(7) Veliteľ námornej lode a zástupca terminálu vypracujú a spoločne podpíšu kontrolný bezpečnostný zoznam námorná loď/pobrežie v súlade s dodatkom 4 ku kódexu.

(8) Medzi námornou loďou a terminálom musí byť zabezpečená účinná komunikácia o nakládke a vykládke. Prerušenie nakládky alebo vykládky musí byť dohodnuté medzi veliteľom námornej lode a zástupcom terminálu.

(9) Veliteľ námornej lode alebo zástupca terminálu riadi nakládku alebo vykládku v súlade s plánom.

(10) Veliteľ námornej lode a zástupca terminálu po skončení nakládky alebo vykládky písomne potvrdia, že nakládky alebo vykládky sa uskutočnila v súlade s plánom vrátane jeho zmien. V prípade vykládky potvrdenie obsahuje záznam o tom, že nákladové priestory boli na žiadosť veliteľa námornej lode vyprázdnené a vyčistené, a o škode, ktorú námorná loď utrpela, ako aj o vykonanej oprave.

§ 4

(1) Veliteľ námornej lode zabezpečí opravu námornej lode, ak ho zástupca terminálu informuje o poškodení konštrukcie námornej lode alebo jej zariadenia počas nakládky alebo vykládky.

(2) Ak by poškodenie mohlo narušiť pevnosť stavebných prvkov námornej lode, vodotesnosť jej trupu alebo jej dôležité technické systémy, zástupca terminálu alebo veliteľ námornej lode informuje Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky alebo uznanú klasifikačnú spoločnosť a štátnu prístavnú kontrolu. Pri rozhodovaní štátnej prístavnej kontroly o tom, či je nevyhnutná okamžitá oprava námornej lode alebo ju možno odložiť, sa prihliada na vyjadrenie Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky alebo uznanej klasifikačnej spoločnosti a veliteľa námornej lode. Ak je okamžitá oprava námornej lode nevyhnutná, musí sa vykonať tak, aby boli splnené požiadavky veliteľa námornej lode a príslušného orgánu pobrežného členského štátu predtým, ako námorná loď opustí prístav.

§ 5

Týmto nariadením vlády sa preberá právny akt Európskych spoločenstiev uvedený v prílohe č. 3.

§ 6

Toto nariadenie vlády nadobúda účinnosť 1. novembra 2006.

Robert Fico v. r.

⁸⁾ Kapitola VI pravidlo 2.2 Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori (SOLAS 1974) v znení neskorších predpisov.

⁹⁾ Kapitola VI pravidlo 7.3 Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori (SOLAS 1974) v znení neskorších predpisov.

**Príloha č. 1
k nariadeniu vlády č. 579/2006 Z. z.**

INFORMÁCIE, KTORÉ POSKYTUJE VELITEĽ TERMINÁLU

1. Predpokladaný čas príchodu námornej lode do prístavu sa musí oznámiť čo najskôr. Táto informácia sa podľa potreby aktualizuje.
2. Prvé hlásenie predpokladaného času príchodu obsahuje
 - a) meno námornej lode, volací znak, číslo námornej lode pridelené Medzinárodnou námornou organizáciou, vlajkový štát, registračný prístav,
 - b) plán nakládky a vykládky, množstvo nákladu, uskladnenie blízko nakladacích otvorov, poradie nakládky a vykládky a množstvo, ktoré sa má naložiť alebo postupne vyložiť,
 - c) ponor pri príchode a predpokladaný ponor pri odchode,
 - d) čas potrebný na napustenie balastových tankov alebo na ich vyčerpanie,
 - e) celkovú dĺžku námornej lode, najväčšiu šírku námornej lode, dĺžku nákladových priestorov od predného okraja prvého nákladového priestoru po zadný okraj posledného nákladového priestoru, do ktorých sa má náklad nakladať alebo z ktorých sa má náklad vykladať,
 - f) výšku od čiar ponoru po prvý nákladový otvor, ktorým sa má nakladať alebo vykladať, a vzdialenosť od boku námornej lode po nákladový otvor,
 - g) umiestenie spúšťacích lodných schodíkov,
 - h) výšku nadhladinovej časti lodného trupu,
 - i) súčasti a výkonnosť lodného nakladacieho zariadenia, ak je k dispozícii,
 - j) počet a druh vyvážovacích lán,
 - k) špeciálne požiadavky na úpravu alebo kontinuálne meranie obsahu vody v náklade,
 - l) podrobnosti o akýchkoľvek potrebných opravách, ktoré môžu zdržať kotvenie, začiatok nakládky alebo vykládky alebo môžu zdržať odplávanie po ukončení nakládky alebo vykládky,
 - m) iné informácie týkajúce sa námornej lode, ktoré požaduje terminál.

Príloha č. 2
k nariadeniu vlády č. 579/2006 Z. z.

POVINNOSTI VELITEĽA PRED NAKLÁDKOU ALEBO VYKLÁDKOU A POČAS NEJ

Veliteľ pred nakládkou alebo vykládkou alebo počas nej zabezpečí, aby

1. nakládku alebo vykládku nákladu a vypúšťanie a napúšťanie balastových tankov riadil poverený dôstojník námornej lode,
2. bolo zabezpečené sledovanie rozloženia nákladu a vodného balastu počas nakládky alebo vykládky, aby nedošlo k nadmernému zaťaženiu lodnej konštrukcie,
3. námorná loď bola vzpriamená alebo aby bol jej náklon čo najmenší, ak je z prevádzkových dôvodov potrebný,
4. námorná loď bola bezpečne zakotvená s ohľadom na miestne poveternostné podmienky a predpovede,
5. na palube zostal dostatočný počet dôstojníkov a ostatných členov posádky, aby mohli obsluhovať kotvové zariadenie počas bežnej alebo pohotovostnej situácie vzhľadom na potrebu dostatočne dlhého odpočinku posádky, aby sa zabránilo únave,
6. zástupca terminálu bol informovaný o požiadavkách na úpravy nákladu, ktoré budú v súlade s postupmi podľa kódexu,
7. zástupca terminálu si bol vedomý potreby harmonizácie medzi rýchlosťou vypúšťania balastov alebo napúšťaním balastov a nakládkou alebo vykládkou a akejkoľvek odchýlky od plánu napúšťania balastov alebo vyčerpávania balastov alebo akejkoľvek inej záležitosti, ktorá by mohla ovplyvniť nakládku alebo vykládku,
8. vypúšťanie balastov prebiehalo v súlade s dohodnutým plánom nakládky a nespôsobilo zaplavenie nábrevia alebo susednej námornej lode, ak námorná loď z praktických dôvodov nemohla celkom vyčerpať balastovú vodu pred nakládkou, aby sa so zástupcom terminálu dohodol čas, kedy možno nakládku prerušiť, ako aj doba trvania prerušenia,
9. so zástupcom terminálu boli dohodnuté opatrenia, ktoré treba podniknúť v prípade dažďa alebo iných zmien počas, ak by v prípade takej zmeny druh nákladu mohol znamenať nebezpečenstvo,
10. neboli na palube alebo v blízkosti námornej lode vykonávané žiadne práce spojené s vysokými teplotami, kým sa námorná loď nachádza pri nábreví, okrem prípadu, ak to povolí zástupca terminálu a v súlade s požiadavkami príslušného orgánu pobrežného členského štátu,
11. na námornej lodi bol zabezpečený prísny dozor počas nakládky alebo vykládky a počas záverečných etáp nakládky alebo vykládky,
12. zástupca terminálu bol okamžite informovaný, ak počas nakládky alebo vykládky bola spôsobená škoda, vznikla nebezpečná situácia alebo ak je pravdepodobnosť takej situácie,
13. zástupcovi terminálu bolo oznámené, kedy sa musí začať trimovanie námornej lode, aby bolo možné zastaviť naložacie zariadenia,
14. vykládka z ľavej a pravej strany toho istého nákladového priestoru bola rovnomerná s cieľom zabrániť deformácii lodného telesa,
15. pri vypúšťaní balastov z jedného alebo viacerých nákladových priestorov sa bral ohľad na možnosť uvoľňovania horľavých pár z nákladového priestoru a uskutočnili sa predbežné opatrenia predtým, ako budú povolené akékoľvek práce spojené s vysokými teplotami v blízkosti nákladových priestorov alebo nad nimi.

Príloha č. 3
k nariadeniu vlády č. 579/2006 Z. z.

ZOZNAM PREBERANÝCH PRÁVNÝCH AKTOV EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV

Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2001/96/ES zo 4. decembra 2001 stanovujúca harmonizované požiadavky a postupy pri bezpečnej nakládke a vykládke lode na hromadný náklad (Mimoriadne vydanie Ú. v. EÚ, 7/zv. 6.) v znení smernice Európskeho parlamentu a Rady 2002/84/ES z 5. novembra 2002 (Mimoriadne vydanie Ú. v. EÚ, 7/zv. 7.).

580

**NARIADENIE VLÁDY
Slovenskej republiky**

z 11. októbra 2006

o špecifických požiadavkách na stabilitu osobných lodí ro-ro

Vláda Slovenskej republiky podľa § 2 ods. 1 písm. j) zákona č. 19/2002 Z. z., ktorým sa ustanovujú podmienky vydávania aproximačných nariadení vlády Slovenskej republiky v znení neskorších predpisov nariaďuje:

§ 1

(1) Toto nariadenie vlády ustanovuje špecifické požiadavky na stabilitu osobných lodí ro-ro na zabezpečenie vyššej bezpečnosti tohto typu lodí pre cestujúcich a posádku v prípade havarijného poškodenia.

(2) Toto nariadenie vlády sa vzťahuje na osobné lode ro-ro plávajúce pod štátnou vlajkou Slovenskej republiky z prístavu členského štátu Európskej únie (ďalej len „členský štát“) alebo do prístavu členského štátu v pravidelnej preprave a vykonávajúce medzinárodné plavby.

§ 2

Na účely tohto nariadenia vlády sa rozumie

- a) osobnou loďou ro-ro loď určená na prepravu viac ako 12 cestujúcich s nákladnými priestormi alebo priestormi osobitnej kategórie uvedenými v medzinárodnej zmluve,¹⁾
- b) novou loďou ro-ro loď, ktorej kýl bol položený alebo sa nachádzal v podobnej etape stavby po 30. septembri 2004, pričom podobná etapa stavby znamená etapu, v ktorej sa začína identifikovateľná stavba konkrétnej lode a začala sa montáž tejto lode, pri ktorej sa použilo minimálne 50 ton alebo 1 % odhadovanej hmotnosti všetkých stavebných materiálov podľa toho, ktorá hodnota je nižšia,
- c) existujúcou loďou ro-ro loď, ktorá nie je novou loďou,
- d) cestujúcim každá osoba okrem veliteľa, dôstojníckeho zboru, asistentov, lodného mužstva, osôb vykonávajúcich podnikateľskú činnosť na palube osobnej lode ro-ro a dieťaťa, ktoré nedovršilo jeden rok veku,
- e) pravidelnou prepravou sled plavieb osobnej lode ro-ro medzi dvoma tými istými alebo viacerými prístavmi, ktoré sa uskutočňujú podľa uverejneného cestovného poriadku alebo sú také pravidelné alebo také časté, že tvoria rozpoznateľné systematické sledy,
- f) hostiteľským štátom členský štát, do ktorého prístavov alebo z ktorého prístavov pláva osobná loď ro-ro v pravidelnej preprave,

- g) medzinárodnou plavbou plavba po mori z prístavu členského štátu do prístavu mimo tohto členského štátu alebo naopak,
- h) charakteristickou výškou vlny (h_s) priemerná výška hornej tretiny najvyšších výšok vln pozorovaných počas určitého obdobia,
- i) rezervným voľným bokom (f_r) je minimálna vzdialenosť medzi poškodenou palubou a konečnou čiarou ponoru osobnej lode ro-ro v poškodenom mieste bez prídavného účinku morskej vody nahromadenej na poškodenej palube.

§ 3

Charakteristickou výškou vlny sa určuje výška vody na palube na prepravu motorových vozidiel v súlade so špecifickými požiadavkami na stabilitu osobných lodí ro-ro ustanovenými v prílohe I okrem bodov 1.2, 1.3, 1.3.4 až 1.6 smernice Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2003/25/ES zo 14. apríla 2003 o špecifických požiadavkách na stabilitu osobných lodí ro-ro v znení smernice Komisie 2005/12/ES z 18. februára 2005 (ďalej len „smernica“). Hodnoty charakteristickej výšky vlny nesmú byť počas roka prekročené s pravdepodobnosťou väčšou ako 10 %.

§ 4

(1) Morské oblasti a hodnoty charakteristickej výšky vlny platné v morských oblastiach sa ustanovujú dohodou medzi členskými štátmi alebo medzi členskými štátmi a tretími krajinami na oboch koncoch trasy. Ak trasa osobnej lode ro-ro prechádza viac ako jednou morskou oblasťou, osobná loď ro-ro musí spĺňať špecifické požiadavky na stabilitu lodí ro-ro pre najvyššiu hodnotu charakteristickej výšky vlny ustanovenej pre tieto morské oblasti.

(2) Zoznam morských oblastí je uverejnený vo verejne dostupnej databáze v internetovej sieti príslušného orgánu hostiteľského štátu.

§ 5

(1) Osobné lode ro-ro musia spĺňať špecifické požiadavky na stabilitu osobných lodí ro-ro podľa § 3; tým nie sú dotknuté ustanovenia medzinárodnej zmluvy²⁾

¹⁾ Kapitola II-2 pravidlo 3 Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori (SOLAS 1974) v znení neskorších predpisov (oznámenie č. 165/2001 Z. z.).

²⁾ Kapitola II-1 časť B pravidlo 8 Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori (SOLAS 1974) v znení neskorších predpisov.

týkajúce sa rozdelenia lode na vodotesné časti a jej stability v poškodenom stave.

(2) Špecifické požiadavky na stabilitu osobných lodí ro-ro podľa § 3 prevádzkovaných výlučne v morských oblastiach, v ktorých je charakteristická výška vlny rovná alebo menšia ako 1,5 metra, sa považujú za rovnocenné s požiadavkami ustanovenými v medzinárodnej zmluve.³⁾

(3) Pri uplatňovaní špecifických požiadaviek na stabilitu osobných lodí ro-ro podľa § 3 sa postupuje podľa požiadaviek ustanovených v prílohe II okrem časti I bodov 1, 1.4 a 1.5 a časti II bodu 6 smernice, ak je to možné a v súlade s konštrukciou danej osobnej lode ro-ro, pričom osobné lode ro-ro postavené po 28. apríli 1990 musia zodpovedať požiadavkám zostatkovej stability podľa medzinárodnej zmluvy.³⁾

§ 6

Nové osobné lode ro-ro musia spĺňať špecifické požiadavky na stabilitu osobných lodí ro-ro podľa § 3.

§ 7

(1) Nové osobné lode ro-ro a existujúce osobné lode ro-ro plávajúce pod štátnou vlajkou Slovenskej republiky musia mať osvedčenie potvrdzujúce zhodu so špecifickými požiadavkami na stabilitu osobných lodí ro-ro (ďalej len „osvedčenie“) podľa § 3 a 5. Osvedčenie vydáva Ministerstvo dopravy, pošta a telekomunikácií Slovenskej republiky (ďalej len „ministerstvo“) a môže byť súčasťou iných príslušných osvedčení, v ktorých bude uvedená charakteristická výška vlny, pre ktorú osobná loď ro-ro spĺňa špecifické požiadavky na stabilitu osobných lodí ro-ro.

(2) Osvedčenie je platné počas celej doby prevádzky osobnej lode ro-ro v morskej oblasti s rovnakou alebo nižšou hodnotou charakteristickej výšky vlny.

(3) Osvedčenie vydané ministerstvom podľa tohto nariadenia vlády je uznávané hostiteľským štátom.

(4) Ministerstvo môže povoliť zníženie výšky vodnej hladiny, ak je na osobnej lodi ro-ro zabudovaný odvodňovací systém s vysokým výkonom. Pre osobné lode ro-ro, ktoré sú prevádzkované v geograficky vymedzených oblastiach, ministerstvo môže znížiť výšku vodnej hladiny podľa bodu 1.1 prílohy I smernice tak, že nahradí takú výšku vodnej hladiny podľa bodov 1.3.1 až 1.3.3 prílohy I smernice, pričom vymedzená oblasť je predstavovaná charakteristickou výškou vlny, ktorej hodnota sa neprekročí s pravdepodobnosťou väčšou ako 10 %, a oblasť prevádzky, prípadne časť roku, pre ktorú bola ustanovená charakteristická výška vlny, sú uvedené v osvedčení.

(5) Špecifické požiadavky na stabilitu osobných lodí ro-ro podľa bodu 1.1 alebo bodov 1.3.1 až 1.3.3 prílohy I smernice sa nevyžadujú, ak ministerstvo uzná výsledok modelových testov vykonaných na osobnej lodi ro-ro v súlade s metódou modelového testu ustanovenou v doplnku prílohy I okrem bodov 6.1 a 6.2 smernice, z ktorého vyplýva, že osobná loď ro-ro sa s predpokladaným rozsahom poškodenia podľa medzinárodnej zmluvy⁴⁾ v najhoršej polohe podľa bodu 1.1 prílohy I smernice neprevráti pri nepravidelnom vlnobití, pričom uznanie výsledkov modelového testu ako alternatívny splnenia požiadaviek bodu 1.1 alebo bodov 1.3.1 až 1.3.3 prílohy I smernice a hodnota charakteristickej výšky vlny použitá v modelových testoch musia byť uvedené v osvedčení.

(6) Ministerstvo sa zúčastňuje všetkých modelových testov a schvaľuje ich výsledky. Plán modelového testu schválený ministerstvom sa vyhotovuje vo forme správy, videozáznamu alebo iných vizuálnych záznamov. Súčasťou správy pre ministerstvo sú:

- a) výpočty stability pri poškodení osobnej lode ro-ro pre najvyšší stupeň poškodenia podľa medzinárodnej zmluvy⁵⁾ a pre poškodenie strednej časti osobnej lode ro-ro, ak sú tieto poškodenia odlišné,
- b) schéma celkového usporiadania modelu spolu s podrobnosťami o jeho konštrukcii a vybavení,
- c) testovacie správy o priečnom a pozdĺžnom náklone,
- d) nominálne a namerané vlnové spektrum na troch rôznych miestach na reprezentatívnu realizáciu pri testoch s modelom v blízkosti prístroja na tvorbu vln,
- e) reprezentatívne záznamy o pohybe modelu, jeho reakcie a kolísania,
- f) príslušné videonahrávky.

§ 8

(1) Ak vlastník alebo prevádzkovateľ osobnej lode ro-ro vykonávajúci celoročnú pravidelnú prepravu chce na kratšie časové obdobie prevádzkovať ďalšie osobné lode ro-ro v pravidelnej preprave, oznámi to príslušnému orgánu hostiteľského štátu najneskôr jeden mesiac pred začiatkom prevádzky takejto osobnej lode ro-ro. Ak vlastník alebo prevádzkovateľ osobnej lode ro-ro z dôvodu nepredvídateľných okolností musí vymeniť osobnú loď ro-ro, aby sa zabezpečila nepretržitosť prevádzky, postupuje sa podľa osobitného predpisu.⁶⁾

(2) Ak vlastník alebo prevádzkovateľ osobnej lode ro-ro chce prevádzkovať sezónnu a pravidelnú prepravu na kratšie časové obdobie, ktoré nepresiahne šesť mesiacov v roku, oznámi to príslušnému orgánu hostiteľského štátu najneskôr tri mesiace pred začiatkom tejto prevádzky.

³⁾ Medzinárodný dohovor o bezpečnosti ľudského života na mori (SOLAS 1974) v znení neskorších predpisov.

⁴⁾ Kapitola II-1 časť B pravidlo 8 bod 4 Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori (STCW 1974) v znení neskorších predpisov (oznámenie č. 165/2001 Z. z.).

⁵⁾ Medzinárodný dohovor o bezpečnosti ľudského života na mori (STCW 1974) v znení neskorších predpisov.

⁶⁾ Nariadenie vlády Slovenskej republiky č. 581/2006 Z. z. o systéme povinných kontrol pre bezpečnú prevádzku prievozných lodí ro-ro a vysokorychlostných osobných plavidiel v pravidelnej preprave.

(3) Ak sa prevádzka podľa odseku 2 uskutočňuje za podmienok nižšej charakteristickej výšky vlny, ako je výška ustanovená pre túto morskú oblasť pre celoročnú prevádzku, hodnota charakteristickej výšky vlny použiteľná na toto kratšie časové obdobie sa dohodne medzi členskými štátmi alebo ak je to možné, medzi členskými štátmi a tretími krajinami na oboch koncoch trasy. Výška vody na palube sa ustanovuje podľa hodnoty charakteristickej výšky vlny použiteľnej na toto kratšie časové obdobie v súlade so špecifickými požiadavkami na stabilitu osobných lodí ro-ro podľa § 3.

(4) Osobná loď ro-ro, ktorá vykonáva prepravu podľa odsekov 1 a 2, musí mať osvedčenie podľa § 7 ods. 1.

§ 9

(1) Existujúce osobné lode ro-ro okrem osobných lodí

ro-ro podľa § 5 ods. 2 musia spĺňať špecifické požiadavky na stabilitu osobných lodí ro-ro podľa § 3 najneskôr od 1. októbra 2010.

(2) Existujúce osobné lode ro-ro, ktoré do 17. mája 2003 spĺňali požiadavky medzinárodnej zmluvy,³⁾ musia spĺňať špecifické požiadavky na stabilitu osobných lodí ro-ro podľa § 3 najneskôr od 1. októbra 2015.

§ 10

Týmto nariadením vlády sa preberá právny akt Európskych spoločenstiev uvedený v prílohe.

§ 11

Toto nariadenie vlády nadobúda účinnosť 1. novembra 2006.

Robert Fico v. r.

Príloha
k nariadeniu vlády č. 580/2006 Z. z.

ZOZNAM PREBERANÝCH PRÁVNÝCH AKTOV EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV

Smernica Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2003/25/ES zo 14. apríla 2003 o špecifických požiadavkách na osobné lode ro-ro (Mimoriadne vydanie Ú. v. EÚ, 7/zv. 7.) v znení smernice Komisie 2005/12/ES z 18. februára 2005 (Ú. v. EÚ L 48, 19. 2. 2005).

581

**NARIADENIE VLÁDY
Slovenskej republiky**

z 11. októbra 2006

**o systéme povinných kontrol pre bezpečnú prevádzku prevozných lodí ro-ro
a vysokorýchlostných osobných plavidiel v pravidelnej preprave**

Vláda Slovenskej republiky podľa § 2 ods. 1 písm. j) zákona č. 19/2002 Z. z., ktorým sa ustanovujú podmienky vydávania aproximačných nariadení vlády Slovenskej republiky v znení neskorších predpisov nariaďuje:

§ 1

(1) Toto nariadenie vlády ustanovuje systém povinných kontrol na zabezpečenie vyššieho stupňa bezpečnej prevádzky prevozných lodí ro-ro a vysokorýchlostných osobných plavidiel vykonávajúcich pravidelnú prepravu do prístavov členských štátov Európskej únie (ďalej len „členský štát“) a z prístavov členských štátov a práva Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky (ďalej len „ministerstvo“) na vykonávanie, účasť alebo spoluprácu pri vyšetrowaní námorných nešťastí pri tejto preprave.

(2) Toto nariadenie vlády sa vzťahuje na prevoznú loď ro-ro a vysokorýchlostné osobné plavidlá plávajúce pod štátnou vlajkou Slovenskej republiky, vykonávajúce medzinárodnú plavbu alebo vnútroštátnu plavbu v pravidelnej preprave v morských oblastiach triedy A¹⁾ do prístavov alebo z prístavov členských štátov.

§ 2

Na účely tohto nariadenia vlády sa rozumie

- a) prevoznou loďou ro-ro námorná osobná loď so zariadením umožňujúcim cestným a koľajovým vozidlám (ďalej len „vozidlo“) nalodenie a vylozenie určená na prepravu viac ako 12 cestujúcich,
- b) vysokorýchlostným osobným plavidlom vysokorýchlostné plavidlo²⁾ určené na prepravu viac ako 12 cestujúcich,
- c) cestujúcim fyzická osoba okrem veliteľa, členov dôstojníckeho zboru, asistentov, členov lodného mužstva, osôb vykonávajúcich podnikateľskú činnosť na palube prevozných lodí ro-ro a vysokorýchlostných

osobných plavidiel a dieťaťa, ktoré nedovršilo jeden rok veku,

- d) pravidelnou prepravou sled plavieb prevozných lodí ro-ro alebo vysokorýchlostného osobného plavidla prevádzkovaných medzi tými istými dvoma alebo viacerými prístavmi alebo sled plavieb z toho istého prístavu alebo do toho istého prístavu bez medzipristátí podľa uverejneného cestovného poriadku alebo plavieb, ktoré sú také pravidelné alebo také časté, že tvoria rozpoznatelné systematické sledy,
- e) osvedčením
 1. pre prevoznú loď ro-ro a vysokorýchlostné osobné plavidlá vykonávajúce medzinárodné plavby osvedčenie o bezpečnosti vydané podľa medzinárodnej zmluvy³⁾ s príslušnými záznamami o zariadeniach, prípadnými osvedčeniami o výnimkách a prevádzkovými povoleniami,
 2. pre prevoznú loď ro-ro a vysokorýchlostné osobné plavidlá vykonávajúce vnútroštátne plavby osvedčenie o bezpečnosti vydané podľa osobitného predpisu⁴⁾ s príslušnými záznamami o zariadeniach, prípadnými osvedčeniami o výnimkách a prevádzkovými povoleniami,
- f) osvedčením o výnimke osvedčenie podľa ustanovení medzinárodnej zmluvy,⁵⁾
- g) hostiteľským štátom členský štát, do ktorého alebo z ktorého prístavu prevozná loď ro-ro alebo vysokorýchlostné osobné plavidlo vykonáva pravidelnú prepravu,
- h) medzinárodnou plavbou plavba na mori z prístavu členského štátu do prístavu mimo tohto členského štátu alebo opačne,
 - i) vnútroštátnou plavbou plavba v morských oblastiach¹⁾ z prístavu členského štátu do toho istého alebo iného prístavu tohto členského štátu,
 - j) spoločnosťou vlastníkom alebo prevádzkovateľom⁶⁾ prevádzkujúci jednu alebo viac prevozných lodí ro-ro, ktorým bol vydaný dokument o zhode v súlade s osobitným predpisom,⁷⁾ alebo vlastníkom alebo prevádzko-

¹⁾ § 3 nariadenia vlády Slovenskej republiky č. 582/2006 Z. z. o bezpečnostných požiadavkách na osobné lode.

²⁾ Kapitola X pravidlo 1 Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori (SOLAS 1974) v znení neskorších predpisov (oznámenie č. 165/2001 Z. z.).

³⁾ Medzinárodný dohovor o bezpečnosti ľudského života na mori (SOLAS 1974) v znení neskorších predpisov.

⁴⁾ Nariadenie vlády Slovenskej republiky č. 582/2006 Z. z.

⁵⁾ Kapitola I časť B pravidlo 12 písm. a) bod VI Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori (SOLAS 1974) v znení neskorších predpisov.

⁶⁾ § 2 zákona č. 435/2000 Z. z. o námornej plavbe v znení neskorších predpisov.

⁷⁾ Článok 5 ods. 2 nariadenia Rady (ES) č. 3051/95 z 8. decembra 1995 o bezpečnom riadení osobných prevozných lodí roll-on/roll-off (prevozných lodí ro-ro) (Mimoriadne vydanie Ú. v. EÚ, 7/zv. 2.) v platnom znení.

vateľ prevádzkujúci vysokorychlostné osobné plavidlo, ktorému bol vydaný dokument o zhode podľa medzinárodnej zmluvy,⁸⁾

- k) kvalifikovaným inšpektorom zamestnanec orgánu verejnej správy alebo iná osoba poverená príslušným orgánom hostiteľského štátu na výkon kontrol a prehliadok súvisiacich s osvedčeniami a spĺňajúca požiadavky kvalifikácie a nezávislosti,
- l) podstatne zainteresovaným členským štátom členský štát,
1. ktorý je vlajkovým štátom prevozného lode ro-ro alebo vysokorychlostného osobného plavidla, ktoré sú predmetom vyšetrovania,
 2. v ktorého vnútorných alebo teritoriálnych vodách sa stalo námorné nešťastie,
 3. ktorého územie alebo oblasti, nad ktorými je oprávnený uplatňovať jurisdikciu podľa medzinárodného práva, boli postihnuté námorným nešťastím, ktoré spôsobilo vážne poškodenie alebo ohrozenie životného prostredia,
 4. ktorého územie alebo územie umelých ostrovov, zariadenia alebo konštrukcie, nad ktorými je oprávnený uplatňovať jurisdikciu podľa medzinárodného práva, sú námorným nešťastím ohrozené alebo poškodené,
 5. ktorého štátnych príslušníkov postihli straty na životoch a vážne ublíženia na zdraví v dôsledku námorného nešťastia,
 6. ktorý môže poskytnúť dôležité informácie vo veci vyšetrovania alebo
 7. ktorý z iných závažných príčin je považovaný za štát riadiaci vyšetrovanie,
- m) štátom riadiacim vyšetrovanie námorného nešťastia štát, ktorý preberá zodpovednosť za vedenie vyšetrovania na základe vzájomnej dohody podstatne zainteresovaných štátov,
- n) námorným nešťastím udalosť, ktorá viedla
1. k smrti alebo vážnemu ublíženiu na zdraví v súvislosti s prevádzkou prevozného lode ro-ro alebo vysokorychlostného osobného plavidla,
 2. k nezvestnosti osoby z prevozného lode ro-ro alebo vysokorychlostného osobného plavidla v súvislosti s ich prevádzkou,
 3. k strate, pravdepodobnej strate alebo opusteniu prevozného lode ro-ro alebo vysokorychlostného osobného plavidla,
 4. k poškodeniu prevozného lode ro-ro alebo vysokorychlostného osobného plavidla,
 5. k stroskotaniu alebo obmedzeniu spôsobilosti prevozného lode ro-ro alebo vysokorychlostného osobného plavidla na plavbu alebo účasti prevozného lode ro-ro alebo vysokorychlostného osobného plavidla v kolízii,
 6. k poškodeniu prevozného lode ro-ro alebo vysokorychlostného osobného plavidla súvisiacemu s ich prevádzkou alebo
 7. k poškodeniu životného prostredia spôsobenému poškodením prevozného lode ro-ro alebo vysoko-

rychlostného osobného plavidla súvisiacim s ich prevádzkou.

- o) zhromaždiskom miesto, kde sa cestujúci zhromaždia v prípade núdzovej situácie.

§ 3

Prievozná loď ro-ro alebo vysokorychlostné osobné plavidlo v pravidelnej preprave sa pred začatím prevádzky podrobí v rámci vstupnej previerky kontrole

- a) platnosti osvedčenia vydaného ministerstvom alebo uznanou klasifikačnou spoločnosťou,⁶⁾
- b) vydania osvedčenia v súlade s prílohami rezolúcie Medzinárodnej námornej organizácie (ďalej len „rezolúcia“) A.746(18) alebo podľa podobných postupov vypracovaných na tie isté účely,
- c) splnenia klasifikačných požiadaviek podľa pravidiel uznanej klasifikačnej spoločnosti alebo pravidiel prijatých ministerstvom pre stavbu a údržbu ich trupu, strojového zariadenia, elektrickej inštalácie a systémov riadenia,
- d) vybavenia plavebným záznamníkom, ktorý zaznamenáva údaje využiteľné v prípade vyšetrovania námorného nešťastia, pričom plavebný záznamník musí spĺňať požiadavky podľa rezolúcie A.861(20) a zodpovedať skúšobným požiadavkám uvedeným v príslušnej norme.⁹⁾

§ 4

Prievozná loď ro-ro alebo vysokorychlostné osobné plavidlo sa pred uvedením do prevádzky v pravidelnej preprave podrobí v rámci vstupnej previerky kontrole, či spoločnosti, ktoré prevádzkujú alebo majú záujem prevádzkovať prievoznú loď ro-ro alebo vysokorychlostné osobné plavidlo v pravidelnej preprave,

- a) zabezpečili uplatňovanie špecifických podmienok uvedených v prílohe č. 1 a hostiteľským štátom zúčastneným na pravidelnej preprave sa preukázali dokumentom o zhode podľa § 2 písm. k),
- b) vopred súhlasili, aby hostiteľské štáty a každý podstatne zainteresovaný členský štát mohli vykonať, zúčastniť sa alebo spolupracovať na vyšetrovaní námorného nešťastia podľa § 11, a umožnili im prístup k údajom zaznamenaným v plavebnom záznamníku svojej prevozného lode ro-ro alebo vysokorychlostného osobného plavidla, ktoré boli účastníkom tohto námorného nešťastia.

§ 5

Splnenie podmienok bezpečnej prevádzky prevozného lode ro-ro alebo vysokorychlostného osobného plavidla v pravidelnej preprave vstupnou špecifickou kontrolou vykonanou pred uvedením prevozného lode ro-ro a vysokorychlostného osobného plavidla do prevádzky v pravidelnej preprave sa overuje podľa príloh č. 1 a 2. Vstupná špecifická kontrola sa uskutoční najneskôr do

⁸⁾ Kapitola IX pravidlo 4 Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori (SOLAS 1974) v znení neskorších predpisov.

⁹⁾ STN EN 61996 Námorná navigácia a rádiokomunikačné zariadenia a systémy. Lodný zapisovač údajov o plavbe (VDR). Požiadavky na funkčnú spôsobilosť. Metódy merania a požadované výsledky skúšok.

jedného mesiaca odo dňa doručenia dokladov potrebných na dokončenie previerok podľa § 3 a 4.

§ 6

(1) Ustanovenia § 3 až 5 sa nemusia uplatniť na prievoznú loď ro-ro alebo vysokorýchlostné osobné plavidlo v prevádzke v pravidelnej preprave podľa tohto nariadenia vlády, ak prejdú na inú pravidelnú prepravu podľa tohto nariadenia vlády, ak sú charakteristiky trasy podobné a prievozná loď ro-ro alebo vysokorýchlostné osobné plavidlo spĺňa požiadavky bezpečnej prevádzky v pravidelnej preprave. Spoločnosti môžu vopred požiadať príslušné hostiteľské štáty o potvrdenie súhlasu s podobnosťou charakteristiky trasy.

(2) Ak sa z dôvodu nepredvídateľných okolností musí zaviesť do prevádzky náhradná prievozná loď ro-ro alebo náhradné vysokorýchlostné osobné plavidlo na zabezpečenie kontinuity prepravy a odsek 1 nemožno uplatniť, začiatok prevádzkovania prievoznej lode ro-ro alebo vysokorýchlostného osobného plavidla môže byť povolený, ak

- a) na základe vizuálnej prehliadky a kontroly dokladov prievozná loď ro-ro alebo vysokorýchlostné osobné plavidlo spĺňa potrebné požiadavky bezpečnej prevádzky a
- b) previerky a kontroly podľa § 3 až 5 sa dokončia v priebehu jedného mesiaca.

§ 7

(1) Pravidelná špecifická kontrola podľa prílohy č. 2 a kontrola počas pravidelnej prepravy, ktorej cieľom je preukázať, že prievozná loď ro-ro alebo vysokorýchlostné osobné plavidlo spĺňa požiadavky bezpečnej prevádzky podľa príloh č. 1 a 2, sa vykonávajú raz za 12 mesiacov.

(2) Pravidelná špecifická kontrola sa vykoná podľa prílohy č. 2 vždy, ak sa prievozná loď ro-ro alebo vysokorýchlostné osobné plavidlo podrobili opravám, zmenám alebo úpravám väčšieho charakteru alebo ak sa zmení štatutárny orgán spoločnosti, trieda prievoznej lode ro-ro alebo vysokorýchlostného osobného plavidla alebo štátna vlajka, pod ktorou má prievozná loď ro-ro alebo vysokorýchlostné osobné plavidlo právo plávať.

(3) V prípade zmeny štatutárneho orgánu spoločnosti, triedy prievoznej lode ro-ro alebo vysokorýchlostného osobného plavidla alebo štátnej vlajky, pod ktorou má prievozná loď ro-ro alebo vysokorýchlostné osobné plavidlo právo plávať, môže byť vyňatá prievozná loď ro-ro alebo vysokorýchlostné osobné plavidlo spod pravidelnej špecifickej kontroly podľa odseku 2, ak nie je bezpečnosť prevádzky prievoznej lode ro-ro alebo vysokorýchlostného osobného plavidla touto zmenou

ovplyvnená, a na základe predchádzajúcich previerok a kontrol vykonaných na prievoznej lodi ro-ro alebo vysokorýchlostnom osobnom plavidle,

(4) Ak sa na základe kontrol podľa odseku 1 potvrdia nedostatky, ktoré zamedzujú pravidelnej prevádzke podľa tohto nariadenia vlády, náklady súvisiace s kontrolami hradí spoločnosť.

§ 8

Spoločnosť je o výsledku previerok a kontrol vykonaných podľa § 3 až 5 a § 7 bez zbytočného odkladu písomne informovaná.

§ 9

(1) Prevádzke prievoznej lode ro-ro a vysokorýchlostného osobného plavidla v pravidelnej preprave je zamedzené, ak

- a) neboli splnené požiadavky podľa § 3 a 4,
- b) sa pri kontrolách podľa § 5 a 7 zistili nedostatky, ktoré predstavujú bezprostredné nebezpečenstvo pre prievoznú loď ro-ro alebo vysokorýchlostné osobné plavidlo, ich posádku alebo cestujúcich podľa tohto nariadenia vlády,
- c) sa zistilo porušenie súladu s osobitným predpisom,¹⁰⁾ ktoré predstavuje bezprostredné nebezpečenstvo pre prievoznú loď ro-ro alebo vysokorýchlostné osobné plavidlo, ich posádku a cestujúcich.

(2) Spoločnosť je písomne informovaná o rozhodnutí zamedziť prevádzke prievoznej lode ro-ro alebo vysokorýchlostného osobného plavidla aj s dôvodmi tohto zamedzenia. Prevádzka prievoznej lode ro-ro a vysokorýchlostného osobného plavidla v pravidelnej preprave je zamedzená dovtedy, kým sa nepotvrdí, že nebezpečenstvo bolo odstránené a požiadavky tohto nariadenia vlády sú splnené.

(3) Ak je prievozná loď ro-ro alebo vysokorýchlostné osobné plavidlo už v prevádzke v pravidelnej preprave a zistilo sa nesplnenie požiadaviek tohto nariadenia vlády, spoločnosť zabezpečí bez zbytočného odkladu alebo v určenej a primeranej lehote vykonanie potrebných opatrení na nápravu za predpokladu, že nehrozí bezprostredné nebezpečenstvo pre prievoznú loď ro-ro alebo vysokorýchlostné osobné plavidlo, ich posádku a cestujúcich. Ak nedôjde k odstráneniu nesplnenia požiadaviek tohto nariadenia vlády, prevádzke prievoznej lode ro-ro alebo vysokorýchlostného osobného plavidla sa zamedzí.

(4) Rozhodnutie o zamedzení prevádzky prievoznej lode ro-ro alebo vysokorýchlostného osobného plavidla pred jej uvedením do prevádzky v pravidelnej preprave je vydané do jedného mesiaca odo dňa vykonania

¹⁰⁾ Zákon č. 435/2000 Z. z. v znení neskorších predpisov.

Oznámenie Ministerstva zahraničných vecí Slovenskej republiky č. 165/2001 Z. z. o uskutočnení notifikácie sukcesie Slovenskej republiky do mnohostranných zmluvných dokumentov, ktorých depozitárom je generálny tajomník Medzinárodnej námornej organizácie.

Výnos Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky zo 16. januára 2002 č. 66/M-2002, ktorým sa ustanovujú podrobnosti o získaní odbornej spôsobilosti člena lodnej posádky (oznámenie č. 31/2002 Z. z.).

Nariadenie Rady (ES) č. 3051/95 z 8. decembra 1995 o bezpečnom riadení osobných prievozných lodí roll-on/roll-off (prievozné lode ro-ro) (Mimoriadne vydanie Ú. v. EÚ, 7/zv. 2.) v platnom znení.

vstupnej špecifickej kontroly a bezodkladne sa doručí spoločnosti.

§ 10

(1) Prievozné lode ro-ro a vysokorýchlostné osobné plavidlá sú vyňaté spod rozšírených kontrol, ktoré sa vzťahujú na osobné lode a na lode v pravidelnej preprave, ak vstupnou alebo pravidelnou špecifickou kontrolou nebol zistený nesúlad s požiadavkami tohto nariadenia vlády.

(2) Vstupné alebo pravidelné špecifické kontroly vykonáva komisia zložená z kvalifikovaných inšpektorov zúčastnených hostiteľských štátov. Ak je potrebné posúdiť splnenie ustanovení týkajúcich sa triedy prievoznej lode ro-ro alebo vysokorýchlostného osobného plavidla, členom komisie je aj inšpektor uznanej klasifikačnej spoločnosti. Komisia zistené nedostatky oznámi príslušnému orgánu zúčastneného hostiteľského štátu, ktorý ich oznámi ministerstvu.

(3) Ministerstvo je na požiadanie spoločnosti prizvané hostiteľským štátom ku každej špecifickej kontrole podľa tohto nariadenia vlády.

§ 11

(1) Slovenská republika sa môže zúčastňovať, spolupracovať, alebo ak to ustanovuje rezolúcia A.849(20), viesť vyšetrowanie námorného nešťastia, ktorého účastníkom je prievozná loď ro-ro alebo vysokorýchlostné osobné plavidlo.

(2) Ak je prievozná loď ro-ro alebo vysokorýchlostné osobné plavidlo účastníkom námorného nešťastia, vy-

šetrowanie začne príslušný orgán štátu, v ktorého teritoriálnych vodách k námornému nešťastiu došlo, alebo ak sa tak stalo mimo teritoriálnych vôd, štát, z ktorého ako posledného prievozná loď ro-ro alebo vysokorýchlostné osobné plavidlo vyplávali. Tento štát bude naďalej zodpovedný za vyšetrowanie a koordináciu s ostatnými podstatne zainteresovanými štátmi dovtedy, kým sa vzájomne nedohodne, ktorý štát bude riadiť vyšetrowanie.

(3) Vyšetrowanie musí byť uzavreté najefektívnejším spôsobom a v čo najkratšom čase v súlade s rezolúciou A.849(20).

(4) Správy, ktoré sú výsledkom vyšetrowania námorných nešťastí (ďalej len „vyšetrovacia správa“), sú uverejnené v súlade s bodom 12.3 Kódexu pre vyšetrowanie námorných nešťastí schváleného rezolúciou A.849(20) a oznámené Európskej komisii.

(5) Ministerstvo poskytuje Európskej komisii kópie vyšetrovacích správ podľa § 10 ods. 4, a ak je to možné, aj doplnené o označenie prievoznej lode ro-ro alebo vysokorýchlostného osobného plavidla identifikačným číslom Medzinárodnej námornej organizácie.

§ 12

Týmto nariadením vlády sa preberajú a vykonávajú právne akty Európskych spoločenstiev uvedené v prílohe č. 3.

§ 13

Toto nariadenie vlády nadobúda účinnosť 1. novembra 2006.

Robert Fico v. r.

**Príloha č. 1
k nariadeniu vlády č. 581/2006 Z. z.****ŠPECIFICKÉ PODMIENKY**

Spoločnosti zabezpečia na palube prevozných lodí ro-ro a vysokorýchlostných osobných plavidiel, ktoré prevádzkujú, tieto špecifické podmienky:

1. dostupnosť informácií o pobrežných navigačných a iných informačných systémoch na zabezpečenie bezpečnej prevádzky predtým, než prevozná loď ro-ro alebo vysokorýchlostné osobné plavidlo vypláva, a využívanie týchto navigačných a informačných systémov veliteľom,
2. označenia týkajúce sa bezpečnostných informácií pre cestujúcich v núdzovej situácii, ktoré sú v súlade so schválenými symbolmi označení Medzinárodnej námornej organizácie týkajúcimi sa záchranného vybavenia a postupov, farebne kontrastné s farbou podkladu, na ktorom sú umiestnené, rozlíšené od iných označení a umiestnené na dostatočne viditeľnom a nepretržite osvetlenom mieste,
 - 2.1 označenie zhromaždiska a označenie nástupišťa
 - 2.1.1 miesta zhromaždiska a nástupišťa musia byť identifikovateľné na základe symbolu zhromaždiska doplneného písmenom zhromaždiska v dostatočnej veľkosti, ktoré je zhodné s písmenom na označení,
 - 2.1.2 označenia zhromaždiska a nástupišťa musia byť v dostatočnej veľkosti a jednotlivo označovať zhromaždisko a nástupište, musia byť čitateľné a zrozumiteľné pre cestujúcich,
 - 2.1.3 ak jedno miesto slúži ako zhromaždisko a nástupište súčasne, musí byť označené výlučne symbolom a písmenom zhromaždiska,
 - 2.2 označenie únikovej cesty
 - 2.2.1 označenie smeru k zhromaždisku musí byť umiestnené vo všetkých priestoroch pre cestujúcich, ako sú schodišťa a chodby k zhromaždiskám, verejné priestory, ktoré nie sú používané ako zhromaždiská, vstupy do hál a priestorov spájajúcich verejné priestory, a na vonkajších palubách v blízkosti prístupových dverí k zhromaždiskám,
 - 2.2.2 cesty k zhromaždiskám musia byť udržiavané čisté a priechodné a nesmú byť využívané ako úložné miesta batožiny a príslušenstva,
 - 2.2.3 označenie smeru k nástupištiu vedúce od zhromaždisk k nástupištiu musí byť označené,
 - 2.3 označenia východov a núdzových východov
 - 2.3.1 dvere určené pre cestujúcich slúžiacie na presun z priestorov cestujúcich na otvorené paluby alebo na chodby používané ako únikové cesty musia byť jasne rozlíšiteľné a viditeľne označené nápisom „VÝCHOD“ a príslušným symbolom. Ak je to možné, jedno označenie by malo byť nad dverami, ak nie sú dvere priamo viditeľné z priestorov, ku ktorým patria, ďalšie označenie musí označovať smer, kde sú tieto dvere umiestnené,
 - 2.3.2 dvere, okná, bočné okienka a iné otvory, ktoré nie sú bežne používané ako komunikačné spojenia, ale ktoré môžu byť použité na účely núdzových únikov, musia byť jasne rozlíšiteľné a viditeľne označené nápisom „NÚDZOVÝ VÝCHOD“ a príslušným symbolom,
 - 2.4 identifikačné označenia palúb a číslovanie palúb a kabín
 - 2.4.1 každá paluba v priestoroch cestujúcich musí byť označená číslom, doplnkovo môže byť tiež označená menom. Príslušné označenia musia byť umiestnené vo všetkých schodištiach a verejne prístupných priestoroch a musia byť jasne rozlíšiteľné a viditeľné,
 - 2.4.2 kabíny cestujúcich na každej palube musia byť očíslované od provy ku korme prevoznej lode ro-ro a vysokorýchlostného osobného plavidla,
 - 2.5 oznámenia o núdzových postupoch pre cestujúcich
 - 2.5.1 musia byť jednoduché a umiestnené v kabínach cestujúcich, v miestach zhromaždisk a ostatných priestoroch pre cestujúcich, ktoré budú obsahovať minimálne informácie o zhromaždiskách a dôležité postupy v prípade núdze,
 - 2.5.2 jednoduché nákresy označujúce miesto „nachádzate sa tu“ a únikové cesty označené šípkami smerujúcimi k danému miestu je potrebné výrazne vyznačiť,
 - 2.5.3 informácie a situačné plány „nachádzate sa tu“ môžu byť umiestnené spoločne v jednom oznámení alebo samostatne s návodmi použitia záchranej vesty znázornené vo forme použitia záchranej vesty uvedenej výrobcom a musia byť výrazne znázornené v blízkosti dverí kabín. Informácie sú v anglickom jazyku alebo iných jazykoch vzhľadom na národnosti cestujúcich prepravovaných na prevoznej lodi ro-ro a vysokorýchlostnom osobnom plavidle,
 - 2.5.4 oznámenia o núdzových informáciách pre cestujúcich sú umiestnené na vhodných miestach pri zhromaždiskách, a pokiaľ je možné, v blízkosti označenia zhromaždiska. Oznámenia umiestnené v iných verejne prístupných priestoroch pre cestujúcich, ktoré nie sú zhromaždiskami, sú čitateľné, mimo nákresov a označení iných ako bezpečnostných,

- 2.6 vysielania prenášané miestnym rozhlasom musia mať formálny, neosobný charakter a byť zreteľne počuteľné vo všetkých prevádzkových podmienkach vo všetkých verejných a služobných priestoroch vrátane otvorených palúb, na ktoré majú cestujúci prístup,
- 2.7 v núdzových situáciách musí posádka nosiť uniformy, jednotné pracovné oblečenie alebo inú formu rozlíšenia, napríklad nápis „posádka“ na čiapkách alebo vestách, aby boli cestujúci schopní rozlíšiť členov posádky od iných cestujúcich. Vesty označené nápisom „posádka“ môžu byť umiestnené na miestach pre núdzové situácie, pre potrebu členov posádky, ktorí sú mimo služby a nie sú v uniformách,
- 2.8 spôsoby upútania pozornosti cestujúcich na oznámenia o núdzových informáciách pre cestujúcich
 - 2.8.1 ak sa informovanie cestujúcich neuskutočnilo po odplávaní prevoznej lode ro-ro a vysokorýchlostného osobného plavidla, cestujúci musia byť upozornení na umiestnenie a obsah oznámenia o núdzových informáciách pre cestujúcich. Odporúča sa napríklad miestnym rozhlasom cestujúcim tieto oznámenia si prečítať. Hlásenia v miestnom rozhlase sú vykonané po nalodení všetkých cestujúcich pred odplávaním alebo okamžite po odplávaní prevoznej lode ro-ro a vysokorýchlostného osobného plavidla od nábrežia, pričom hláseniu predchádza špeciálny signál s výzvou so žiadosťou o pozornosť. Hlásenia sú v anglickom jazyku alebo iných jazykoch vzhľadom na národnosti cestujúcich prepravovaných na prevoznej lodi ro-ro a vysokorýchlostnom osobnom plavidle, stručné a v súlade s typom oznámenia, aby v prípade, ak to bude nutné, boli tí, ktorým je určená, schopní vykonať usporiadané nastúpenie cestujúcich. Počas hlásenia núdzových informácií pre cestujúcich nesmie byť vysielané žiadne iné hlásenie alebo hudba,
 - 2.8.2 hlásenia na palube prevoznej lode ro-ro a vysokorýchlostného osobného plavidla môžu byť doplnené inou formou informácií v závislosti od prevoznej lode ro-ro a vysokorýchlostného osobného plavidla a cesty, napríklad videonahrávkami na palube prevoznej lode ro-ro a vysokorýchlostného osobného plavidla alebo na nábreží, informáciami o núdzových postupoch priloženými k palubnému lístku, informáciami v časopisoch a brožúrach vydaných pre cestujúcich, vykonaním hlásenia na nábreží, v ktorom sú cestujúci oboznámení s obsahom oznámení o núdzových informáciách pre cestujúcich umiestnených na palube prevoznej lode ro-ro a vysokorýchlostnom osobnom plavidle,
3. dodržiavanie plánu organizácie práce,¹¹⁾
4. neobmedzené rozhodovanie veliteľa na zabezpečenie bezpečnej prevádzky prevoznej lode ro-ro alebo vysokorýchlostného osobného plavidla, najmä v nepriaznivom počasí,
5. vedenie záznamov o navigačných činnostiach a udalostiach dôležitých pre bezpečnosť plavby veliteľom,
6. bezodkladné hlásenie o každom poškodení alebo trvalom ohybe dverí trupu a s ním súvisiacej obšivky, ktoré by mohli ovplyvniť celistvosť prevoznej lode ro-ro alebo vysokorýchlostného osobného plavidla a všetky nedostatky v zabezpečovacích zariadeniach týchto dverí, ministerstvu a hostiteľskému štátu a bezodkladné odstránenie tohto poškodenia alebo nedostatkov,
7. dostupnosť aktuálneho plánu trasy pred vyplávaním prevoznej lode ro-ro alebo vysokorýchlostného osobného plavidla vypracovaného v súlade s medzinárodnou zmluvou,¹²⁾
8. oznámenie všeobecných informácií cestujúcim o systéme služieb a pomoci starším a zdravotne postihnutým osobám na palube, tak aby boli dostupné aj osobám so zrakovým postihnutím.

¹¹⁾ § 44 ods. 7 zákona č. 435/2000 Z. z. v znení zákona č. 581/2003 Z. z.

¹²⁾ Pravidlo A-VIII/2 Medzinárodného dohovoru o normách výcviku, kvalifikácie a strážnej služby námorníkov (STCW 1978) v znení neskorších predpisov (oznámenie č. 165/2001 Z. z.).

Príloha č. 2
k nariadeniu vlády č. 581/2006 Z. z.

ŠPECIFICKÉ KONTROLY

1. Špecifické kontroly na zabezpečenie splnenia ustanovených podmienok týkajúcich sa najmä stavby, členenia a stability, strojového a elektrického zariadenia, zaťaženia, stability, požiarnej ochrany, maximálneho počtu cestujúcich, záchranných prostriedkov a prevozu nebezpečných nákladov, rádiokomunikácií a navigácie minimálne zahŕňajú

- a) spúšťanie núdzového generátora,
- b) kontrolu núdzového osvetlenia,
- c) kontrolu núdzového zdroja energie pre rádiokomunikačné zariadenia,
- d) skúšku lodného rozhlasu,
- e) nácvik hasenia požiaru vrátane ukážky použitia hasičského výstroja,
- f) prevádzku núdzového požiarneho čerpadla s dvoma hadicami pripojenými v prevádzke k hlavnému požiarnemu rozvodu,
- g) skúšky diaľkového ovládania hlavných uzáverov prívodu paliva do kotlov, hlavného a pomocných motorov a vypínačov vetracích ventilátorov,
- h) skúšky diaľkového a lokálneho ovládania požiarnych klapiek,
 - i) skúšky systémov požiarnej detekcie a signalizácie
 - j) skúšky správneho uzavretia požiarnych dvier,
 - k) prevádzku drenážnych čerpadiel,
 - l) zatváranie vodotesných priedelových dverí tak z miest lokálneho, ako aj diaľkového ovládania,
- m) činnosť, ktorou sa preukáže, že poverení členovia posádky sú oboznámení s havarijným plánom,
- n) spustenie aspoň jedného záchranného člna a jedného záchranného člna, naštartovanie a odskúšanie ich hnacieho a kormidelného systému a ich vytiahnutie z vody a uloženie do pohotovostnej polohy na palube,
- o) kontrolu predpísaného vybavenia všetkých záchranných a záchranných člnov,
- p) skúšky pohonu kormidla lode alebo plavidla a pomocného kormidelného zariadenia.

2. Špecifické kontroly zahŕňajú previerku systému plánovanej údržby na palube.

3. Špecifickou kontrolou sa zisťuje, či sú členovia posádky oboznámení s činnosťou pri bezpečnostných postupoch, havarijných postupoch, údržbe, pracovných postupoch, bezpečnosti cestujúcich, postupoch na mostíku a pri manipulácii s nákladom a vozidlami a túto činnosť vykonávajú podľa ustanovených postupov. Špecifickou kontrolou sa tiež zisťuje schopnosť člena posádky porozumieť a podľa potreby vydávať rozkazy a pokyny a podávať hlásenie v tom spoločnom pracovnom jazyku, ktorý je uvedený v lodnom denníku.

Špecifickou kontrolou sa kontroluje evidencia o úspešnom absolvovaní osobitných školení členmi posádky, a to najmä

- a) nácvik riadenia davu,
- b) nácvik oboznamovania sa s postupmi,
- c) nácvik pre členov posádky zabezpečujúcich vykonávanie činností súvisiacich s bezpečnosťou a starostlivosťou o cestujúcich v priestoroch cestujúcich, najmä staršie a zdravotne postihnuté osoby v núdzových situáciách,
- d) nácvik riadenia krízových situácií a riadenia ľudského správania.

4. Špecifická kontrola zahŕňa posúdenie, či rozpis služieb nespôsobuje nadmernú únavu najmä členom posádky zaradeným v strážnej službe.

5. Osvedčenia o spôsobilosti členov posádky vydané nečlenskými štátmi sú uznané, len ak sú v súlade s medzinárodnou zmluvou.¹³⁾

¹³⁾ Pravidlo I/10 Medzinárodného dohovoru o normách výcviku, kvalifikácie a strážnej služby námorníkov (STCW 1978) v znení neskorších predpisov.

Príloha č. 3
k nariadeniu vlády č. 581/2006 Z. z.

**ZOZNAM PREBERANÝCH A VYKONÁVANÝCH
PRÁVNÝCH AKTOV EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV**

1. Nariadenie Rady (ES) č. 3051/95 z 8. decembra 1995 o bezpečnom riadení osobných prevozných lodí roll-on/roll-off (prievozné lode ro-ro) (Mimoriadne vydanie Ú. v. EÚ, 7/zv. 2.) v znení nariadenia Komisie (ES) č. 179/98 z 23. januára 1998 (Mimoriadne vydanie Ú. v. EÚ, 7/zv. 3.), nariadenia Komisie (ES) č. 1970/2002 zo 4. novembra 2002 (Mimoriadne vydanie Ú. v. EÚ, 7/zv. 7.) a nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2099/2002 z 5. novembra 2002 (Mimoriadne vydanie Ú. v. EÚ, 7/zv. 7.).
2. Smernica Rady 1999/35/ES z 29. apríla 1999 o systéme povinných kontrol pre bezpečnú prevádzku prevozných lodí ro-ro a vysokorýchlostných osobných plavidiel v pravidelnej preprave (Mimoriadne vydanie Ú. v. EÚ, 7/zv. 4.) v znení smernice Európskeho parlamentu a Rady 2002/84/ES z 5. novembra 2002 (Mimoriadne vydanie Ú. v. EÚ, 7/zv. 7.).

582

**NARIADENIE VLÁDY
Slovenskej republiky**

z 11. októbra 2006

o bezpečnostných požiadavkách na osobné lode

Vláda Slovenskej republiky podľa § 2 ods. 1 písm. j) zákona č. 19/2002 Z. z., ktorým sa ustanovujú podmienky vydávania aproximačných nariadení vlády Slovenskej republiky v znení neskorších predpisov nariaďuje:

§ 1

(1) Toto nariadenie vlády ustanovuje kritériá bezpečnosti života a majetku na nových a existujúcich osobných lodiach a vysokorýchlostných osobných plavidlách, ktoré vykonávajú vnútroštátnu plavbu.

(2) Toto nariadenie vlády sa vzťahuje na

- nové osobné lode,
- existujúce osobné lode s dĺžkou 24 metrov a viac,
- vysokorýchlostné osobné plavidlá plávajúce pod štátnou vlajkou Slovenskej republiky a vykonávajúce vnútroštátnu plavbu.

(3) Toto nariadenie sa nevzťahuje na

- osobné lode, ktoré sú
 - vojnovými loďami alebo loďami na prepravu vojska,
 - loďami, ktoré nemajú mechanický pohon,
 - loďami postavenými z iných materiálov ako oceľ alebo podobná látka, na ktoré sa nevzťahuje rezolúcia Výboru pre námornú bezpečnosť Medzinárodnej námornej organizácie (ďalej len „rezolúcia výboru“) 36 (63) týkajúca sa vysokorýchlostných osobných plavidiel alebo rezolúcia Medzinárodnej námornej organizácie (ďalej len „rezolúcia“) A.373(X) týkajúca sa plavidiel s dynamickým vztlakom,
 - jednoduchými drevenými loďami,
 - originálmi alebo kópiami historických lodí postavenými pred rokom 1965 väčšinou z pôvodných materiálov,
 - rekreačnými jachtami, ktoré nemajú posádku alebo neprepravujú viac ako 12 osôb na komerčné účely,
 - loďami plávajúcimi výlučne v prístavných oblastiach,
- vysokorýchlostné osobné plavidlá, ktoré sú
 - vojnovými loďami alebo loďami na prepravu vojska,
 - rekreačnými jachtami, ktoré nemajú posádku alebo neprepravujú viac ako 12 osôb na komerčné účely,

3. loďami plávajúcimi výlučne v prístavných oblastiach.

§ 2

Na účely tohto nariadenia vlády sa rozumie

- osobnou loďou loď určená na prepravu viac ako 12 cestujúcich,
- osobnou loďou ro-ro loď určená na prepravu viac ako 12 cestujúcich s nákladnými priestormi ro-ro alebo priestormi osobitnej kategórie uvedenými v medzinárodnej zmluve,¹⁾
- vysokorýchlostným osobným plavidlom vysokorýchlostné plavidlo²⁾ určené na prepravu viac ako 12 cestujúcich, pričom osobné lode tried B, C alebo D prevádzkujúce vnútroštátnu plavbu v námorných oblastiach sa nepovažujú za vysokorýchlostné osobné plavidlá, ak ich výtlak zodpovedajúci konštrukčnej vodoryske je menší ako 500 m³ a ich maximálna rýchlosť²⁾ je menšia ako 20 uzlov,
- novou loďou loď, ktorej kýl je položený alebo sa nachádza v podobnej etape stavby od 1. júla 1998, pričom podobná etapa stavby znamená etapu, v ktorej začína identifikovateľná stavba špecifickej lode a začala montáž tejto lode, pri ktorej sa použilo najmenej 50 ton alebo 1 % odhadovanej hmotnosti všetkých stavebných materiálov podľa toho, ktorá hodnota je nižšia,
- existujúcou loďou loď, ktorá nie je novou loďou,
- vekom lode počet rokov po dátume jej dodania,
- cestujúcim každá osoba okrem veliteľa, dôstojníckeho zboru, asistentov, lodného mužstva, osôb vykonávajúcich podnikateľskú činnosť na palube osobnej lode alebo vysokorýchlostného osobného plavidla a dieťaťa, ktoré nedovršilo jeden rok veku,
- dĺžkou lode, ak nie je ustanovené inak, 96 % celkovej dĺžky na vodoryske vo výške najmenej 85 % najnižšej bočnej výšky meranej nad vrcholom kýlu alebo dĺžka od čelnej hrany čela po os kormidlového pňa na uvedenej vodoryske, ak je táto hodnota väčšia; pri lodiach so sklonom kýlu musí byť vodoryska, na ktorej sa táto dĺžka meria, rovnobežná s konštrukčnou vodoryskou,
- výškou čela vertikálna vzdialenosť na prednej kolmici medzi vodoryskou zodpovedajúcou určenému let-

¹⁾ Kapitola II-2 pravidlo 3 Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori (SOLAS 1974) v znení neskorších predpisov (oznámenie č. 165/2001 Z. z.).

²⁾ Kapitola X pravidlo 1 Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori (SOLAS 1974) v znení neskorších predpisov.

- nému voľného boku a konštrukčnému náklonu a hornou hranou voľnej paluby na boku lode,
- j) plnopalubovou loďou loď vybavená plnou palubou vystavenou účinkom počasia a mora, ktorá má na svojej časti vystavenej účinkom počasia pevné zariadenia na otváranie a zatváranie všetkých otvorov, a pod ktorou sú všetky otvory na bokoch lode vybavené pevnými uzavieracími zariadeniami odolnými minimálne proti účinkom počasia, pričom plná paluba môže byť vodotesná alebo môže mať ekvivalentnú konštrukciu pozostávajúcu z paluby, ktorá nie je vodotesná a je pokrytá konštrukciou odolnou proti účinkom počasia s primeranou hrúbkou tak, aby bola zaručená odolnosť proti účinkom počasia, a ktorá je vybavená uzavieracími zariadeniami odolnými proti účinkom počasia,
- k) medzinárodnou plavbou plavba po mori z prístavu členského štátu Európskej únie (ďalej len „členský štát“) do prístavu mimo tohto členského štátu alebo naopak,
- l) vnútroštátnou plavbou plavba v námorných oblastiach z prístavu členského štátu do toho istého alebo iného prístavu tohto členského štátu,
- m) námornou oblasťou oblasť ustanovená podľa § 3; v prípade rádiovkej komunikácie námornými oblasťami sú oblasti uvedené v medzinárodnej zmluve,³⁾
- n) prístavnou oblasťou oblasť určená členskými štátmi, iná ako námorná oblasť, ktorá siaha po najkrajnejšie pevné prístavné zariadenia tvoriace súčasť prístavného systému alebo po hranice definované prírodnými geografickými danosťami chrániacimi ústie alebo podobnú chránenú oblasť,
- o) útočiskom prírodne alebo umelo chránená oblasť, ktorá sa môže využiť na ochranu osobnej lode alebo vysokorýchlostného osobného plavidla za podmienok, ktoré môžu ohroziť jej bezpečnosť,
- p) hostiteľským štátom členský štát, do ktorého alebo z ktorého prístavu smeruje loď alebo plavidlo plávajúce pod inou štátnou vlajkou, ako je štátna vlajka tohto členského štátu a vykonáva vnútroštátne plavby,
- q) míľou 1 852 metrov,
- r) značnou výškou vlny priemerná výška hornej tretiny výšky vln pozorovaných počas určitého obdobia,
- s) osobou s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie osoba, ktorá má vzhľadom na svoje telesné, zrakové, sluchové alebo iné zdravotné postihnutie, prípadne vek problémy pri používaní verejnej dopravy a osoba so zvýšenou opatrnosťou, ktorou je tehotná žena a osoba sprevádzajúca dieťa do desiatich rokov.

§ 3

- (1) Osobné lode sa členia podľa námornej oblasti, v ktorej vykonávajú vnútroštátnu plavbu, do týchto tried:
- a) osobná loď triedy A vykonávajúca inú vnútroštátnu plavbu ako osobná loď tried B, C a D,

- b) osobná loď triedy B vykonávajúca vnútroštátnu plavbu, ktorá nie je pri strednej výške prílivu nikdy vzdialená viac ako 20 míľ od pobrežnej čiary, kde stroskotané osoby môžu dosiahnuť pevninu,
- c) osobná loď triedy C vykonávajúca vnútroštátne plavby v námorných oblastiach, v ktorých pravdepodobnosť prekročenia 2,5 m značnej výšky vlny je menšia ako 10 % počas jedného roku pri celoročnej prevádzke alebo počas špecifického vymedzeného obdobia v rámci roka pri prevádzke zabezpečovanej výlučne v tomto období, napríklad prevádzka v letnom období v oblasti, ktorá nikdy pri strednej výške prílivu nie je vzdialená viac ako 15 míľ od útočiska ani viac ako 5 míľ od pobrežnej čiary, kde stroskotané osoby môžu dosiahnuť pevninu,
- d) osobná loď triedy D vykonávajúca vnútroštátne plavby v námorných oblastiach, v ktorých pravdepodobnosť prekročenia 1,5 m značnej výšky vlny je menšia ako 10 % počas jedného roku pri celoročnej prevádzke alebo počas špecifického vymedzeného obdobia v rámci roka pri prevádzke zabezpečovanej výlučne v tomto období, napríklad prevádzka v letnom období v oblasti, ktorá nikdy pri strednej výške prílivu nie je vzdialená viac ako 6 míľ od útočiska ani viac ako 3 míľ od pobrežnej čiary, kde stroskotané osoby môžu dosiahnuť pevninu.

(2) Na vysokorýchlostné osobné plavidlá sa vzťahujú kategórie uvedené v kapitole 1 bodoch 1.4.10 a 1.4.11 Medzinárodného kódexu pre bezpečnosť vysokorýchlostných plavidiel schváleného rezolúciou výboru 36 (63) (ďalej len „kódex pre bezpečnosť“).

§ 4

(1) Nové a existujúce osobné lode a vysokorýchlostné osobné plavidlá vykonávajúce vnútroštátne plavby musia spĺňať bezpečnostné požiadavky ustanovené v tomto nariadení vlády.

(2) Nemožno zakázať prevádzku osobných lodí a vysokorýchlostných osobných plavidiel vykonávajúcich vnútroštátne plavby, ak spĺňajú požiadavky podľa tohto nariadenia vlády, ako aj zvýšenú úroveň požiadaviek ustanovených iným členským štátom vzhľadom na jeho špecifické miestne okolnosti alebo ak sa preukáže ich potreba.

(3) Každé námorné vybavenie nachádzajúce sa na palube uvedené v osobitnom predpise⁴⁾ a ktoré je v súlade s ustanoveniami tohto osobitného predpisu, považuje sa za námorné vybavenie v súlade s ustanoveniami tohto nariadenia vlády bez ohľadu na to, či sa v osobitnom predpise vyžaduje alebo nevyžaduje, aby sa toto námorné vybavenie podrobilo testom a bolo schválené autorizovanou osobou.⁵⁾

³⁾ Kapitola IV pravidiel 2 Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori (SOLAS 1974) v znení neskorších predpisov.

⁴⁾ Príloha č. 1 nariadenia vlády Slovenskej republiky č. 243/2001 Z. z., ktorým sa ustanovujú podrobnosti o technických požiadavkách a postupoch posudzovania zhody na námorné vybavenie v znení neskorších predpisov.

⁵⁾ Nariadenie vlády Slovenskej republiky č. 243/2001 Z. z. v znení neskorších predpisov.

§ 5

(1) Nové a existujúce osobné lode tried A, B, C a D musia byť v súlade s ustanoveniami medzinárodnej zmluvy⁶⁾ a musia spĺňať tieto technické požiadavky:

- a) stavba a údržba trupu, hlavných a pomocných strojov, elektrických a automatických zariadení musia byť v súlade s normami špecifikovanými v predpisoch uznaných klasifikačných spoločnosti,⁷⁾
- b) palubné navigačné zariadenie musí byť v súlade s ustanoveniami medzinárodnej zmluvy.⁸⁾

(2) Nové osobné lode musia spĺňať

a) všeobecné požiadavky

1. nové osobné lode triedy A musia spĺňať požiadavky medzinárodnej zmluvy,⁹⁾ príslušné osobitné požiadavky podľa tohto nariadenia vlády a technické požiadavky ustanovené v prílohe I smernice Rady 98/18/ES zo 17. marca 1998 o bezpečnostných pravidlách a normách pre osobné lode v platnom znení (ďalej len „smernica“), medzinárodnej zmluve⁹⁾ a rezolúcii A.749(18); pri výklade ustanovení medzinárodnej zmluvy⁹⁾ sa postupuje podľa prílohy I smernice, medzinárodnej zmluvy⁹⁾ a rezolúcie A.749(18),
2. nové osobné lode tried B, C a D musia spĺňať príslušné osobitné požiadavky podľa tohto nariadenia vlády, prílohy I smernice, medzinárodnej zmluvy⁹⁾ a rezolúcie A.749(18),

b) požiadavky týkajúce sa nákladovej značky

1. nové osobné lode s dĺžkou 24 m a viac musia spĺňať požiadavky medzinárodnej zmluvy,¹⁰⁾
2. nové osobné lode s dĺžkou do 24 m musia spĺňať vo vzťahu k ich dĺžke a triede požiadavky, ktorých kritériá úrovne bezpečnosti sú ekvivalentné s kritériami medzinárodnej zmluvy,¹⁰⁾
3. nové osobné lode triedy D bez ohľadu na prvý a druhý bod nemusia spĺňať požiadavky na minimálnu výšku čela, ktoré sú ustanovené v medzinárodnej zmluve,¹⁰⁾
4. nové osobné lode tried A, B, C a D musia mať plnú palubu.

(3) Existujúce osobné lode musia spĺňať tieto požiadavky:

- a) existujúce osobné lode triedy A musia byť v súlade s predpismi vzťahujúcimi sa na existujúce osobné lode podľa medzinárodnej zmluvy⁹⁾ a príslušnými osobitnými požiadavkami podľa tohto nariadenia vlády, prílohy I smernice, medzinárodnej zmluvy⁹⁾ a rezolúcie A.749(18); pri výklade ustanovení medzinárodnej zmluvy⁹⁾ sa postupuje podľa prílohy I smernice, medzinárodnej zmluvy⁹⁾ a rezolúcie A.749(18),
- b) existujúce osobné lode triedy B musia spĺňať príslušné osobitné požiadavky tohto nariadenia vlády

a prílohy I smernice, medzinárodnej zmluvy⁹⁾ a rezolúcie A.749(18),

- c) existujúce osobné lode tried C a D musia spĺňať príslušné osobitné požiadavky tohto nariadenia vlády, kapitoly III prílohy I smernice a medzinárodnej zmluvy⁹⁾ a v prípadoch, na ktoré sa nevzťahujú tieto požiadavky, musia spĺňať požiadavky ustanovené Ministerstvom dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky (ďalej len „ministerstvo“), ktorých úroveň bezpečnosti musí byť ekvivalentná úrovni bezpečnosti požiadaviek podľa kapitol II-1 a II-2 prílohy I smernice, medzinárodnej zmluvy⁹⁾ a rezolúcie A.749(18), pričom sa prihliada na špecifické miestne prevádzkové podmienky týkajúce sa námorných oblastí, v ktorých existujúce osobné lode tried C a D môžu plávať; existujúce osobné lode tried C a D môžu vykonávať pravidelnú vnútroštátnu plavbu v hostiteľskom štáte, ak hostiteľský štát súhlasí s požiadavkami ustanovenými ministerstvom.

(4) Ak ministerstvo usúdi, že požiadavky hostiteľského štátu podľa odseku 3 písm. c) sú neprimerané, bezodkladne to oznámi Európskej komisii.

(5) Opravy, prestavby a zmeny podstatného charakteru a činnosti súvisiace s vybavením musia zodpovedať požiadavkám na nové osobné lode podľa odseku 2 písm. a); prestavby existujúcich osobných lodí, ktorými sa dosahuje výlučne vyššia úroveň možnosti záchranu osôb na osobnej lodi, sa nepovažujú za zmeny podstatného charakteru.

(6) Vysokorýchlostné osobné plavidlá musia spĺňať tieto požiadavky:

- a) vysokorýchlostné osobné plavidlá, ktoré boli postavené alebo sa podrobili opravám, prestavbe alebo zmene podstatného charakteru od 1. januára 1996, musia spĺňať požiadavky medzinárodnej zmluvy¹¹⁾ okrem vysokorýchlostných osobných plavidiel,
 1. ktorých kýl bol položený alebo nachádzali sa v podobnej etape stavby do 4. júna 1998,
 2. ktorých dodávka alebo uvedenie do prevádzky sa uskutočnilo najneskôr do 4. decembra 1998 a
 3. ktoré spĺňali požiadavky podľa rezolúcie A.373(X),
- b) stavba a údržba vysokorýchlostných osobných plavidiel a ich vybavenie musia spĺňať klasifikačné pravidlá uznanej klasifikačnej spoločnosti vzťahujúce sa na vysokorýchlostné osobné plavidlá.

§ 6

Osobné lode ro-ro tried A, B a C, ktorých kýl je položený alebo nachádzali sa v podobnej etape stavby od 1. októbra 2004, musia spĺňať požiadavky podľa osobitného predpisu.¹²⁾

⁶⁾ Kapitoly IV, V a VI Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori (SOLAS 1974) v znení neskorších predpisov.

⁷⁾ § 2 zákona č. 435/2000 Z. z. o námornej plavbe v znení neskorších predpisov.

⁸⁾ Kapitola V pravidlo 12 písm. r) Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori (SOLAS 1974) v znení neskorších predpisov.

⁹⁾ Medzinárodný dohovor o bezpečnosti ľudského života na mori (SOLAS 1974) v znení neskorších predpisov.

¹⁰⁾ Medzinárodný dohovor o nákladovej značke (oznámenie č. 165/2001 Z. z.).

¹¹⁾ Kapitola X pravidlo 3 Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori (SOLAS 1974) v znení neskorších predpisov.

¹²⁾ § 5, § 7 ods. 1 až 3 a § 8 nariadenia vlády Slovenskej republiky č. 580/2006 Z. z. o špecifických požiadavkách na stabilitu osobných lodí ro-ro.

§ 7

(1) Osobné lode tried A, B, C a D a vysokorýchlostné osobné plavidlá vykonávajúce verejnú dopravu, ktorých kým je položený alebo nachádzali sa v podobnej etape stavby od 1. októbra 2004, musia byť konštruované a vybavené v súlade so všeobecnými zásadami bezpečnostných požiadaviek na osobné lode a vysokorýchlostné osobné plavidlá vzhľadom na osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie uvedené v prílohe č. 1.

(2) Ministerstvo spolupracuje a konzultuje so všetkými organizáciami zastupujúcimi osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie pri uplatňovaní všeobecných zásad uvedených v prílohe č. 1.

(3) Všeobecné zásady uvedené v prílohe č. 1 sa vzťahujú na prestavbu osobných lodí tried A, B, C a D a vysokorýchlostných osobných plavidiel vykonávajúcich verejnú dopravu a ktorých kým bol položený alebo sa nachádzali v podobnej etape stavby do 1. októbra 2004, ak je to ekonomicky vhodné a uskutočniteľné. Ministerstvo zašle vypracovaný národný akčný plán uplatňovania všeobecných zásad pre takúto osobné lode a vysokorýchlostné osobné plavidlá Európskej komisii.

§ 8

(1) Nová osobná loď musí byť podrobená prehliadkam, ktoré vykoná ministerstvo

- a) pred uvedením do prevádzky,
- b) raz za 12 mesiacov,
- c) ak je odôvodnená.

(2) Existujúca osobná loď musí byť podrobená prehliadkam, ktoré vykoná ministerstvo

- a) pred uvedením do prevádzky na vnútroštátnu plavbu v hostiteľskom štáte,
- b) raz za 12 mesiacov,
- c) ak je odôvodnená.

(3) Vysokorýchlostné osobné plavidlo, ktoré musí spĺňať požiadavky podľa § 10 ods. 2, musí byť podrobené prehliadkam, ktoré vykoná ministerstvo podľa rezolúcie výboru 36 (63). Vysokorýchlostné osobné plavidlo, ktoré musí spĺňať požiadavky podľa § 10 ods. 3, musí byť podrobené prehliadkam, ktoré vykoná ministerstvo podľa rezolúcie A.373(X).

(4) Ustanovenia týkajúce sa prehliadok potrebných na získanie osvedčenia o bezpečnosti osobnej lode (ďalej len „osvedčenie“) podľa rezolúcie A.746(18) alebo postupy ustanovené na tie isté účely nie sú odsekmi 1 až 3 dotknuté.

(5) Prehliadky uvedené v odsekoch 1 až 3 vykonajú príslušní inšpektori uznaných klasifikačných spoločností alebo členského štátu, ktorý má od ministerstva povolenie vykonávať prehliadky na zabezpečenie splnenia požiadaviek tohto nariadenia vlády.

§ 9

(1) Nové a existujúce osobné lode musia mať osvedčenie vydané ministerstvom po vykonaní prehliadky

podľa § 8 ods. 1 písm. a) a ods. 2 písm. a). Vzor osvedčenia je ustanovený v prílohe II smernice.

(2) Osvedčenie sa vydáva najviac na 12 mesiacov. Platnosť osvedčenia možno predĺžiť o jeden mesiac od dátumu uvedeného v osvedčení. Ak bola platnosť osvedčenia predĺžená, nová platnosť osvedčenia začína plynúť od dátumu skončenia platnosti osvedčenia pred jeho predĺžením. Nové osvedčenie sa vydáva po vykonaní periodickej prehliadky podľa § 8 ods. 1 písm. b) a ods. 2 písm. b).

(3) Vysokorýchlostným osobným plavidlám spĺňajúcim požiadavky rezolúcie výboru 36 (63) ministerstvo vydáva v súlade s ustanoveniami rezolúcie výboru 36 (63) osvedčenie o bezpečnosti vysokorýchlostných osobných plavidiel a povolenie na prevádzku vysokorýchlostných osobných plavidiel.

(4) Vysokorýchlostným osobným plavidlám spĺňajúcim požiadavky rezolúcie A.373(X) ministerstvo vydáva v súlade s rezolúciou A.373(X) osvedčenie o bezpečnosti konštrukcie a vybavenia plavidiel s dynamickým vztlakom a povolenie na prevádzku plavidiel s dynamickým vztlakom.

(5) Ministerstvo sa dohodne s hostiteľským štátom pred vydaním povolenia na prevádzku vysokorýchlostných osobných plavidiel vykonávajúcich vnútroštátne plavby v hostiteľskom štáte na prevádzkových podmienkach spojených s prevádzkou vysokorýchlostného osobného plavidla v hostiteľskom štáte, pričom tieto podmienky uvedie ministerstvo v povolení na prevádzku vysokorýchlostných osobných plavidiel.

§ 10

(1) Ustanovenie § 5 ods. 3 písm. a), ak nie sú v medzinárodnej zmluve⁹⁾ ustanovené neskoršie dátumy a ustanovenia § 5 ods. 3 písm. b) a c), ak nie sú v prílohe I smernice, medzinárodnej zmluve⁹⁾ a rezolúcii A.749(18) ustanovené neskoršie dátumy, nevzťahuje sa

1. do 1. júla 2007 na lode, ktorých kým bol položený alebo sa nachádzali v podobnej etape stavby od 1. januára 1940 do 31. decembra 1962,
2. do 1. júla 2008 na lode, ktorých kým bol položený alebo sa nachádzali v podobnej etape stavby od 1. januára 1963 do 31. decembra 1974,
3. do 1. júla 2009 na lode, ktorých kým bol položený alebo sa nachádzali v podobnej etape stavby od 1. januára 1975 do 31. decembra 1984,
4. do 1. júla 2010 na lode, ktorých kým bol položený alebo sa nachádzali v podobnej etape stavby od 1. januára 1985 do 1. júla 1998.

(2) Vysokorýchlostné osobné plavidlá, ktoré boli postavené do 1. januára 1996 a spĺňajú požiadavky kódexu pre bezpečnosť, môžu byť naďalej v prevádzke podľa tohto kódexu pre bezpečnosť.

(3) Vysokorýchlostné osobné plavidlá, ktoré boli postavené do 1. januára 1996 a nespĺňajú požiadavky kódexu pre bezpečnosť, nesmú vykonávať vnútroštátnu plavbu okrem prípadu, ak už vykonávali vnútroštátnu plavbu v členskom štáte do 4. júna 1998; v takom prípade môžu vykonávať vnútroštátne plavby v tomto

členskom štáte naďalej, pričom tieto vysokorýchlostné osobné plavidlá musia spĺňať požiadavky rezolúcie A.373(X).

(4) Osobné lode ro-ro tried A a B, ktorých kým bol položený alebo sa nachádzali v podobnej etape stavby do 1. októbra 2004, musia spĺňať požiadavky podľa osobitného predpisu¹²⁾ do 1. októbra 2010, ak nie sú vyradené z prevádzky do tohto dátumu alebo ak dosiahnu vek 30 rokov, ak tento dátum je neskorší, najneskôr však do 1. októbra 2015.

§ 11

Týmto nariadením vlády sa preberá právny akt Európskych spoločenstiev uvedený v prílohe č. 2.

§ 12

Toto nariadenie vlády nadobúda účinnosť 1. novembra 2006.

Robert Fico v. r.

**Príloha č. 1
k nariadeniu vlády č. 582/2006 Z. z.**

**VŠEOBECNÉ ZÁSADY BEZPEČNOSTNÝCH POŽIADAVIEK NA OSOBNÉ LODE
A VYSOKORÝCHLOSTNÉ OSOBNÉ PLAVIDLÁ VZHĽADOM NA OSOBY
S OBMEDZENOU SCHOPNOSŤOU POHYBU A ORIENTÁCIE**

Obežník Výboru pre námornú bezpečnosť Medzinárodnej námornej organizácie č. 735 z 24. júna 1996 Odporúčanie o usporiadaní a prevádzke osobných lodí, aby boli uplatnené potreby starších osôb a osôb so zníženou pohyblivosťou, sa dodržiava pri uplatňovaní týchto všeobecných zásad:

1. Prístup na osobnú loď alebo vysokorýchlostné osobné plavidlo

Osobná loď alebo vysokorýchlostné osobné plavidlo musí byť konštruované a vybavené tak, aby osoba s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie mohla ľahko nastúpiť a vystúpiť a aby bol zabezpečený prístup na rôzne paluby bez cudzej pomoci alebo pomocou rámp, zdvíhadiel alebo výťahov. Upozornenia na taký prístup majú byť umiestnené pri všetkých takých prístupoch na osobnej lodi alebo vysokorýchlostnom osobnom plavidle a na vhodných miestach po celej osobnej lodi alebo vysokorýchlostnom osobnom plavidle.

2. Značky

Značky rozmiestnené na osobnej lodi alebo vysokorýchlostnom osobnom plavidle na pomoc cestujúcim sú prístupné a ľahko čitateľné pre osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie, ako aj pre osoby s poškodením zmyslových orgánov a umiestnené na verejne prístupných a dobre viditeľných miestach.

3. Prostriedky oznamovania správ

Na palube osobnej lode alebo vysokorýchlostného osobného plavidla sú prostriedky šírenia vizuálnych a verbálnych oznámení, ako sú správy o meškani, zmeny cestovného poriadku a služby na palube pre osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie.

4. Poplach

Poplachový systém a poplachové spínače musia byť konštruované tak, aby boli prístupné a varovali všetkých s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie.

5. Dodatočné požiadavky na zabezpečenie pohyblivosti vo vnútri osobnej lode alebo vysokorýchlostného osobného plavidla

Zábradlia, chodby a prístupové cesty, otvory dverí a dvere musia umožniť pohyb osoby na invalidnom vozíku. Výťahy, paluby pre vozidlá, salóny pre cestujúcich, obytné priestory a kúpeľne musia byť konštruované tak, aby boli primerané a vhodným spôsobom prístupné pre osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie.

Príloha č. 2
k nariadeniu vlády č. 582/2006 Z. z.

ZOZNAM PREBERANÝCH PRÁVNÝCH AKTOV EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV

Smernica Rady 98/18/ES zo 17. marca 1998 o bezpečnostných pravidlách a normách pre osobné lode (Mimoriadne vydanie Ú. v. EÚ, 7/zv. 4.) v znení smernice Komisie 2002/25/ES z 5. marca 2002 (Mimoriadne vydanie Ú. v. EÚ, 7/zv. 6.), smernice Európskeho parlamentu a Rady 2002/84/ES z 5. novembra 2002 (Mimoriadne vydanie Ú. v. EÚ, 7/zv. 7.), smernice Európskeho parlamentu a Rady 2003/24/ES zo 14. apríla 2003 (Mimoriadne vydanie Ú. v. EÚ, 7/zv. 7.) a smernice Komisie 2003/75/ES z 29. júla 2003 (Mimoriadne vydanie Ú. v. EÚ, 7/zv. 7.).

Vydavateľ: Ministerstvo spravodlivosti Slovenskej republiky, 813 11 Bratislava, Župné námestie 13, adresa redakcie Zbierky zákonov Slovenskej republiky: Námestie slobody 12, 811 06 Bratislava, telefón redakcie Zbierky zákonov Slovenskej republiky: 02/52 49 65 34, telefax: 02/52 44 28 53 - Vychádza podľa potreby - **Tlač:** VERSUS, a. s., Bratislava - **Administrácia:** Poradca podnikateľa, spol. s r. o., Martina Rázusa 23/A, 010 01 Žilina - **Bankový účet:** Ľudová banka, č. ú. 4220094000/3100 - **Služby zákazníkom:** Poradca podnikateľa, spol. s r. o., Martina Rázusa 23/A, 010 01 Žilina, telefón: 041/70 53 222, fax: 041/70 53 343, e-mail: sluzby@epi.sk - **Reklamácie, zmeny adres a ďalšie administratívne požiadavky:** telefón: 041/70 53 600, fax: 041/70 53 426 - **Infolinka Zbierky zákonov Slovenskej republiky:** telefón: 041/70 53 500 - **Predajňa Zbierky zákonov Slovenskej republiky:** Jesenského 5, 811 01 Bratislava, telefón: 02/54 41 29 06.

Informácia odberateľom: Cena Zbierky zákonov Slovenskej republiky sa stanovuje za dodanie kompletného ročníka vrátane registra a od odberateľov sa vyberá formou preddavkov vo výške oznámenej distribútorom. Záverečné vyúčtovanie sa vykoná po dodaní kompletného ročníka vrátane registra na základe skutočného počtu a rozsahu vydaných častok. Pri nezaplatení určeného preddavku distribútor zmení spôsob zasielania Zbierky zákonov Slovenskej republiky. Nové požiadavky na zasielanie Zbierky zákonov Slovenskej republiky sa vybavujú priebežne. Zasielanie sa začína vždy po spracovaní objednávky a uhradení preddavku. Pri kontakte s administráciou uvádzajte vždy pridelený registračný kód odberateľa. **Reklamácie sa budú vybavovať do 30 dní od dátumu ich zaevidovania. Reklamácie týkajúce sa odberu Zbierky zákonov Slovenskej republiky treba uplatniť do 30 dní od dátumu doručenia nasledujúcej čiastky.**



8 584113 016698