

32002L0059

L 208/10

ÚŘEDNÍ VĚSTNÍK EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

5.8.2002

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**

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství,
a zejména na článek 80 odst. 2 uvedené smlouvy,s ohledem na návrh Komise ⁽¹⁾,s ohledem na stanovisko Hospodářského a sociálního
výboru ⁽²⁾,s ohledem na stanovisko Výboru regionů ⁽³⁾,v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy ⁽⁴⁾,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Ve svém sdělení ze dne 24. února 1993 o společné politice námořní bezpečnosti Komise uvedla, že jedním z cílů na úrovni Společenství bylo zavedení povinného informačního systému, který by členskými státy umožnil rychlý přístup ke všem důležitým informacím vztahujícím se k pohybu lodí přepravujících nebezpečné nebo znečišťující látky a k přesné povaze jejich nákladu.

(2) Směrnice Rady 93/75/EHS ze dne 13. září 1993 o minimálních požadavcích na plavidla směřující do přístavů Společenství nebo opouštějící přístavy Společenství a přepravující nebezpečné nebo znečišťující věci ⁽⁵⁾ zavedla systém, pomocí něhož příslušné orgány získávaly informace ohledně lodí směřujících do přístavů Společenství nebo opouštějící přístavy Společenství a přepravujících nebezpečné nebo znečišťující věci a ohledně mimořádných událostí na moři. Směrnice vyžaduje, aby Komise pro Společenství poskytla nové

návrhy na zavedení úplnějšího systému podávání hlášení, které by případně zahrnovaly lodě plující podél pobřeží členských států.

(3) Podle usnesení Rady ze dne 8. června 1993 o společné politice námořní bezpečnosti ⁽⁶⁾ patří přijetí úplnějšího informačního systému k hlavním cílům iniciativy Společenství.

(4) Zřízení kontrolního a informačního systému pro lodní dopravu ve Společenství má na moři pomáhat předcházet nehodám a znečištění a minimalizovat jejich důsledky na námořní a pobřežní prostředí, hospodářství a zdraví místního obyvatelstva. Výkonnost námořní dopravy, a zejména organizace pobytu lodí v přístavech rovněž závisí na tom, aby lodě informovaly o svém příjezdu v dostatečném předstihu.

(5) V souladu s odpovídajícími pravidly přijatými Mezinárodní námořní organizací (IMO) bylo podél evropského pobřeží zřízeno více povinných systémů podávání zpráv. Má být zajištěno, aby v rámci těchto systémů lodě plnily povinné požadavky na hlášení.

(6) Rovněž byly zavedeny služby pro provoz plavidel a systémy pro směřování lodí, což hraje významnou úlohu v předcházení nehodám a znečištění v určitých oblastech námořní dopravy, které vykazují silný provoz námořní dopravy nebo které jsou pro námořní dopravu nebezpečné. Je nezbytné, aby lodě využívaly služeb lodní dopravy a aby dodržovaly pravidla pro systémy vedení lodí schválená IMO.

(7) U lodního vybavení k automatickému zjišťování totožnosti lodí (systém AIS), umožňujícího dokonalejší sledování lodí, a u systémů záznamu cestovních údajů (systém VDR nebo „černé skříňky“) usnadňujících vyšetřování po nehodách došlo k významnému technickému pokroku. Vzhledem k důležitosti formulování politiky k zabránění námořním nehodám má být toto vybavení povinné na lodích podnikajících vnitrostátní nebo mezinárodní cesty a zastavujících v přístavech Společenství. Údaje poskytnuté systémem VDR mohou

⁽¹⁾ Úř. věst. C 120 E, 24.4.2001, s. 67
a Úř. věst. C 362 E 18.2.2001, s. 255.

⁽²⁾ Úř. věst. C 221, 7.8.2001, s. 54.

⁽³⁾ Úř. věst. C 357, 14.2.2001, s. 1.

⁽⁴⁾ Stanovisko Evropského parlamentu a Rady ze dne 14. června 2001 (Úř. věst. C 53 E, 28.2.2002, s. 304), společný postoj Rady ze dne 19. prosince 2001 (Úř. věst. C 58 E, 5.3.2002, s. 14) a rozhodnutí Evropského parlamentu ze dne 10. dubna 2002 (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku). Rozhodnutí Rady ze dne 25. června 2002.

⁽⁵⁾ Úř. věst. L 247, 5.10.1993, s. 19. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí Komise 98/74/ES (Úř. věst. L 276, 13.10.1998, s. 7).

⁽⁶⁾ Úř. věst. C 271, 7.10.1993, s. 1.

být využívány jak po nehodě k vyšetřování jejich příčin, tak preventivně k nezbytnému poučení se o těchto situacích. Členské státy mají podporovat využívání těchto údajů pro oba účely.

- (8) Členské státy mají zajistit, aby kromě vhodného technického vybavení měly pobřežní stanice příslušných orgánů k dispozici dostatečný počet řádně vycvičených pracovníků.
- (9) Přesné poznatky o nebezpečných nebo znečišťujících věcech přepravovaných na lodích a další související bezpečnostní informace, jako jsou informace vztahující se k navigačním událostem, jsou zásadní pro přípravu a účinnost zásahů v případě znečištění nebo rizika znečištění moří. Lodě opouštějící přístavy členských států nebo směřující do přístavů členských států musí tyto informace nahlásit příslušným orgánům nebo přístavním orgánům těchto států.
- (10) S ohledem na usnadnění a urychlení přenosu a využívání někdy obsáhlého množství informací o nákladu mají být příslušným orgánům nebo dotčeným přístavním orgánům tyto informace zasílány pokud možno elektronicky. Ze stejných důvodů se mají elektronicky uskutečňovat výměny informací mezi příslušnými orgány členských států.
- (11) Jestliže dotčené společnosti zavedou podle požadavků členských států vnitřní postupy zajišťující, aby informace požadované touto směrnicí byly neprodleně zasílány příslušným orgánům, musí být umožněno, aby pravidelné linky mezi dvěma nebo více členskými státy nepodléhaly požadavku podávání hlášení za každou cestu.
- (12) Některé lodě představují vzhledem ke svému chování nebo stavu možné ohrožení bezpečnosti námořní dopravy nebo životního prostředí. Členské státy mají klást zvláštní pozornost sledování těchto lodí, přijímat příslušná opatření k zabránění jakémukoliv zhoršení nebezpečí, které tyto lodě představují, a zasílat jakékoliv jim dostupné významné informace ostatním dotčeným členským státům. Tato přiměřená opatření mohou být opatřeními zajišťovanými v rámci státní přístavní inspekce.
- (13) Členské státy se potřebují chránit před ohrožením námořní bezpečnosti, bezpečnosti osob a námořního a pobřežního prostředí, které vzniká mimořádnými událostmi, nehodami nebo určitými dalšími situacemi na moři a přítomností znečišťujících ropných skvrn nebo předmětů unášených mořem. Za tímto účelem mají velitelé lodí plujících uvnitř pátracích a záchranných oblastí

nebo výlučných hospodářských nebo jim rovnocenných oblastí členských států podávat pobřežním orgánům hlášení o výskytu uvedených věcí a rovněž dodávat veškeré věcné informace. S ohledem na zvláštní situaci členských států jim má být umožněno, aby si samy zvolily, které z výše uvedených zeměpisných oblastí mají být zahrnuty do povinnosti podávat hlášení.

- (14) V případě mimořádné události nebo nehody na moři je úplná a vyčerpávající spolupráce všech účastníků přepravy zásadním příspěvkem k účinnosti zásahů příslušných orgánů.
- (15) Jestliže se příslušný orgán určený členským státem domnívá, že na základě předpovědi počasí na moři vydané kvalifikovanou službou meteorologických informací představují mimořádně špatné podmínky počasí nebo podmínky na moři vážné hrozbu pro bezpečnost lidského života nebo znečištění, má o této situaci informovat velitele lodi, která zamýšlí vplout do přístavu nebo jej opustit, a má přijmout jakákoliv jiná vhodná opatření. Aniž je dotčena povinnost pomáhat lodím ocitnuvším se na moři v nouzi, mohou tato opatření zahrnovat zákaz vplout do přístavu nebo jej opustit, dokud nenastane obvyklý stav. V případě možného ohrožení bezpečnosti nebo vzniku znečištění a s ohledem na zvláštní situaci v dotčeném přístavu může příslušný orgán doporučit lodím neopouštět přístav. Jestliže se velitel lodi rozhodne opustit přístav, činí tak v každém případě na svou odpovědnost a měl by uvést důvody pro své rozhodnutí.
- (16) Jestliže není v případě nehody na moři k dispozici žádné útočiště, může dojít k vážným následkům. Proto mají členské státy vypracovat plán, na jejichž základě může být lodím v nouzi, pokud to situace vyžaduje, poskytnuto v jejich přístavech nebo v jakékoliv chráněné oblasti útočiště za co nejlepších podmínek. Kde to je nezbytné a uskutečnitelné, mají tyto plány obsahovat poskytnutí dostatečných prostředků a zařízení za účelem pomoci, záchrany a zásahu při znečištění. Přístavy přijímající lodě v nouzi mají mít možnost počítat s rychlou náhradou veškerých nákladů a škod s tím spojených. Komise má proto prozkoumat možnosti zavést dostatečný systém náhrady pro přístavy ve Společenství, které přijímají lodě v nouzi, a rovněž možnost požadovat, aby loď přijíždějící do přístavu Společenství byla dostatečně pojištěna.
- (17) Je třeba stanovit rámec spolupráce mezi členskými státy a Komisí v zájmu podpory zavedení systému pro sledování námořní dopravy a pro informování o námořní dopravě, včetně odpovídajících komunikačních vazeb zřízovaných mezi příslušnými orgány a přístavy členských států. Kromě toho je třeba, aby systém pro

identifikaci a sledování lodí byl doplněn v těch oblastech Společenství, kde je nedostatečný. Navíc by měla být v přímořských regionech Společenství zřízena informační řídicí střediska umožňující výměnu nebo sdílení užitečných údajů vztahujících se k sledování dopravy a k provádění této směrnice. Členské státy a Komise se mají v zájmu dosažení těchto cílů rovněž snažit spolupracovat s třetími zeměmi.

- (18) Účinnost této směrnice značně závisí na tom, jak přísně budou členské státy prosazovat její provádění. Za tímto účelem musí členské státy provádět pravidelné prohlídky nebo jakoukoliv jinou činnost požadovanou k zajištění, že komunikační vazby zřízené v zájmu splnění požadavků této směrnice uspokojivě fungují. Rovněž má být zaveden systém sankcí zajišťující, že požadavky na podávání hlášení týkající se přepravy vybavení, stanovené touto směrnicí, jsou dotčenými osobami plněny.

- (19) Opatření nezbytná k provedení této směrnice by měla být přijata v souladu s rozhodnutím Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi ⁽¹⁾.

- (20) Tímto postupem mohou být některá ustanovení této směrnice změněna tak, aby brala v úvahu vývoj Společenství, mezinárodní akty a zkušenosti získané při provádění této směrnice, pokud tyto změny nerozšiřují oblast působnosti této směrnice. Užitečným nástrojem Komise pro vyhodnocování zkušeností získaných při provádění směrnice je podávání dostatečných zpráv členskými státy.

- (21) Ustanovení směrnice 93/75/ES jsou touto směrnicí významně posilována, rozšiřována a pozměňována. Směrnice 93/75/ES by proto měla být zrušena.

- (22) Protože cílů navrhovaného opatření, totiž posílení bezpečnosti a účinnosti námořní dopravy, nemůže být dosaženo uspokojivě na úrovni členských států, a proto, z důvodů jeho rozsahu a účinků, jich může být lépe dosaženo na úrovni Společenství, může Společenství přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Účel

Účelem této směrnice je zřídit ve Společenství systém pro sledování lodní dopravy a pro informace o lodní dopravě s ohledem na podporu bezpečnosti a účinnosti námořní dopravy, zlepšování reakce orgánů na mimořádné události, nehody nebo potenciálně nebezpečné situace na moři, včetně pátracích a záchranných činností, a přispět tak k lepšímu předcházení a zjišťování znečišťování loděmi.

Členské státy sledují a přijímají veškerá nezbytná a vhodná opatření k zajištění, aby velitelé, provozovatelé nebo agenti lodí, stejně jako rejdari či vlastníci nebezpečných nebo znečišťujících věcí přepravovaných těmito loděmi, plnila požadavky této směrnice.

Článek 2

Oblast působnosti

1. Tato směrnice se vztahuje na lodě o hrubé prostornosti alespoň 300 tun, pokud není stanoveno jinak.
2. Tato směrnice se nevztahuje na
 - a) válečné lodi, pomocná válečná plavidla a ostatní lodi vlastněné nebo provozované členským státem a užívané pro neobchodní veřejné služby,
 - b) rybářské lodi, tradiční lodi a rekreační plavidla o délce méně než 45 metrů,
 - c) zásobníky pohonných hmot na méně než 5 000 tun, lodní zásoby a vybavení k použití na lodích.

Článek 3

Definice

Pro účely této směrnice se rozumí:

- a) „odpovídajícím mezinárodním aktem“ tyto akty:

— úmluva MARPOL, tj. Mezinárodní úmluva o zabránění znečištění z lodí z roku 1973 a protokol k ní připojený z roku 1978,

⁽¹⁾ Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23.

- úmluva SOLAS, tj. Mezinárodní úmluva o bezpečnosti lidského života na moři, spolu s protokoly a změnami této úmluvy,
 - Mezinárodní úmluva o vyměřování lodí z roku 1969,
 - Mezinárodní úmluva vztahující se zásahům na volném moři při nehodách způsobujících znečištění ropou z roku 1969 a protokol k ní z roku 1973 vztahující se k zásahům v případech znečištění moře látkami jinými než ropou,
 - úmluva SAR, tj. Mezinárodní úmluva o námořním pátrání a záchraně z roku 1979,
 - předpis ISM, tj. Mezinárodní předpis pro bezpečné řízení lodí a pro zabránění znečištění,
 - předpis IMDG, tj. Mezinárodní předpis o námořní přepravě nebezpečného zboží,
 - předpis IBC, tj. Mezinárodní předpis IMO pro stavbu a vybavení lodí hromadně přepravujících nebezpečné chemikálie,
 - předpis IGC, tj. Mezinárodní předpis IMO pro stavbu a vybavení lodí hromadně přepravujících zkapalněné plyny,
 - předpis BC, tj. předpis IMO pro bezpečné zacházení s pevnými hromadnými náklady,
 - předpis INF, tj. předpis IMO o bezpečné námořní přepravě ozářeného jaderného paliva, plutonia a vysoce aktivního radioaktivního odpadu v obalech,
 - rezoluce IMO A.851(20), tj. rezoluce 851(20) Mezinárodní námořní organizace nazvaná „Obecné zásady pro systém hlášení lodí a požadavků na hlášení lodí včetně řídicích zásad pro hlášení mimořádných událostí týkajících se nebezpečných věcí, škodlivých látek nebo látek znečišťujících moře“;
- b) „provozovatelem“ vlastník nebo správce lodí;
- c) „agentem“ každá osoba pověřená nebo oprávněná k dodávání informací v zastoupení provozovatele lodí;
- d) „přepravcem“ každá osoba, kterou nebo jejímž jménem nebo v jejímž zastoupení byla s dopravcem uzavřena smlouva o přepravě po moři;
- e) „společností“ společnost ve smyslu pravidla 1 odstavce 2 kapitoly IX úmluvy Solas;
- f) „lodí“ každé námořní plavidlo nebo člun;
- g) „nebezpečnou věcí“
- věci uvedené v předpisu IMDG,
 - nebezpečné kapalné látky uvedené v kapitole 17 předpisu IBC,
 - zkapalněné plyny uvedené v kapitole 19 předpisu IGC,
 - pevné látky zmíněné v dodatku B předpisu BC.
- Rovněž sem patří věci, pro jejichž přepravu byly stanoveny vhodné podmínky v souladu s odstavcem 1.1.6 předpisu IGC;
- h) „znečišťujícími věcmi“
- ropné látky ve smyslu přílohy I k úmluvě MARPOL,
 - škodlivé kapalné látky ve smyslu přílohy II k úmluvě MARPOL,
 - škodlivé látky ve smyslu přílohy III k úmluvě MARPOL;
- i) „nákladní přepravní jednotkou“ silniční nákladní vozidlo, železniční nákladní vůz nákladní kontejner, silniční cisternové vozidlo, železniční vůz nebo přenosná nádrž;
- j) „adresou“ jméno a komunikační spojení, kterými lze v případě potřeby navázat spojení s provozovatelem, agentem, přístavním orgánem, příslušným orgánem nebo jakoukoliv jinou oprávněnou osobou nebo orgánem majícím k dispozici podrobné informace týkající se lodního nákladu;
- k) „příslušnými orgány“ orgány a organizace určené členskými státy k přijímání a předávání informací hlášených v souladu s touto směrnicí;
- l) „přístavním orgánem“ příslušný orgán nebo úřadovna určené členskými státy pro každý přístav k přijímání nebo předávání informací hlášených v souladu s touto směrnicí;

- m) „útočištěm“ přístav, část přístavu nebo jiné chráněné přístaviště nebo kotviště nebo jakákoliv jiná chráněná oblast stanovená členským státem pro přijímání lodí v nesnazi;
- n) „pobřežní stanicí“ kterékoliv z těchto zařízení určených členskými státy v souladu s touto směrnicí: služba lodní dopravy; pobřežní zařízení odpovídající za povinný systém podávání hlášení schválený IMO; nebo orgány odpovídající za koordinování pátracích a záchranných zásahů nebo za likvidování znečištění moře;
- o) „služba lodní dopravy (VTS)“ služba určená k zlepšení bezpečnosti a účinnosti lodní dopravy a k ochraně životního prostředí, která má možnost být ve spojení s dopravním provozem a reagovat na dopravní situace vznikající v oblasti služby lodní dopravy;
- p) „systémem směřování lodí“ každý systém jedné nebo více tras nebo opatření k směřování, jehož cílem je snížení nebezpečí nehod; zahrnuje oblasti oddělování dopravního provozu, dvousměrné trasy, doporučené dráhy, oblasti, kterým je třeba se vyhnout, zóny pobřežní dopravy, objízdné trasy, oblasti, kde se doporučuje obezřetnost, a trasy vedoucí hlubokou vodou;
- q) „tradičními loděmi“ všechny druhy historických lodí a jejich napodobeniny, 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 zručností;
- r) „nehodou“ nehoda ve smyslu předpisu IMO pro vyšetřování námořních nehod a mimořádných událostí.
- c) jestliže přístav, kde se má loď zastavit, není známý nebo je změněn v průběhu plavby, potom jakmile je tato informace dostupná.

2. Lodě připlouvající z přístavu mimo Společenství a směřující do přístavu v členském státě a přepravující nebezpečné nebo znečišťující věci musí splnit ohlašovací povinnosti podle článku 13.

Článek 5

Sledování lodí vplouvajících do oblasti povinného systému hlášení lodí

1. Daný členský stát provádí sledování a přijímá veškerá nezbytná a vhodná opatření k zajištění, aby všechny lodě vplouvající do oblasti povinného systému hlášení lodí přijatého IMO podle pravidla 11 kapitoly V úmluvy SOLAS a provozované jedním státem nebo více státy, z nichž alespoň jeden je členským státem, v souladu s odpovídajícími řídicími zásadami a kritérii IMO tento systém používaly při hlášení požadovaných informací bez dotčení dodatečných informací požadovaných členským státem v souladu s rezolucí IMO A.851(20).

2. Jestliže členský stát předává IMO k přijetí nový povinný systém hlášení lodí nebo návrh na změnu dosavadního systému hlášení, zahrne do svého návrhu alespoň informace uvedené v příloze I odst. 4.

Článek 6

Užívání automatického identifikačního systému

1. Každá loď zastavující v přístavu členského státu musí být v souladu s jízdním řádem stanoveným v příloze II bodě I vybavena systémem AIS, který vyhovuje výkonnostním normám IMO.

2. Lodě vybavené systémem AIS tento systém trvale udržují v provozu, pokud mezinárodní dohody, pravidla nebo normy nestanoví ochranu údajů o plavbě.

Článek 7

Užívání systémů směřování lodí

1. Členské státy provádějí sledování a přijímají veškerá nezbytná a vhodná opatření k zajištění, aby všechny lodě vplouvající do oblasti povinného systému směřování přijatého IMO podle pravidla 10 kapitoly V úmluvy SOLAS

HLAVA I

HLÁŠENÍ A SLEDOVÁNÍ LODÍ

Článek 4

Hlášení před vplutím do přístavů členských států

1. Provozovatel, agent nebo velitel lodi, která směřuje do přístavu členského státu, nahlásí přístavnímu orgánu informaci podle přílohy I bodu 1:

- a) nejméně čtyřicet hodin předem, nebo
- b) nejpozději v době, kdy loď opouští předchozí přístav, pokud doba plavby trvá méně než čtyřicet hodin, nebo

a provozované jedním státem nebo více státy, z nichž alespoň jeden je členským státem, tento systém používaly v souladu s odpovídajícími řídicími zásadami a kritérii vypracovanými IMO.

2. Jestliže členské státy na vlastní odpovědnost uplatňují systém směřování lodí, který nebyl přijat IMO, respektují v nejvyšší možné míře řídicí zásady a kritéria IMO a zveřejnit veškeré informace nezbytné k bezpečnému a účinnému užívání systému směřování lodí.

Článek 8

Sledování, jak lodě dodržují pravidla služby lodní dopravy

Členské státy provádějí sledování a přijímají veškerá nezbytná a vhodná opatření k zajištění, aby

- a) se lodě vjíždějící do oblasti uplatňování služeb lodní dopravy provozovaných jedním nebo více státy, z nichž alespoň jeden je členským státem, uvnitř jejich teritoriálního moře a založené na řídicích zásadách IMO, účastnily těchto služeb lodní dopravy dodržovaly jejich pravidla;
- b) lodě plující pod vlajkou členského státu nebo lodě směřující do přístavu členského státu a vplouvající do oblasti uplatňování těchto služeb lodní dopravy mimo teritoriální moře členského státu a založené na řídicích zásadách IMO, dodržovaly pravidla těchto služeb lodní dopravy;
- c) lodě plující pod vlajkou třetího státu nesměřující do přístavu v členském státě a vplouvající do oblasti služeb lodní dopravy mimo teritoriální moře členského státu, dodržovaly pravidla těchto služeb lodní dopravy, naolik to je možné. Členské státy mají dotčenému státu vlajky ohlásit každé zjevné porušení těchto pravidel v této oblasti služeb lodní dopravy.

Článek 9

Infrastruktura pro systémy hlášení lodí, systémy směřování lodí a služby lodní dopravy

1. Členské státy přijmou veškerá nezbytná a vhodná opatření, aby se postupně a ve lhůtách slučitelných s časovým plánem stanoveným v příloze II bodě I vybavily vhodným pobřežním vybavením a zařízením pro získávání a využívání informací AIS, přičemž berou ohled na nezbytný dosah pro předávání hlášení.

2. Proces budování veškerého pobřežního vybavení a zařízení nezbytného pro provádění této směrnice bude ukon-

čen koncem roku 2007. Členské státy zajistí, aby vhodná zařízení pro předávání informací do systémů členských států a výměna informací mezi těmito systémy byla uvedena do provozu nejpozději jeden rok poté.

3. Členské státy zajistí, aby pobřežní stanice pověřené kontrolou dodržování pravidel služeb lodní dopravy a systému směřování lodí měly k dispozici dostatečný a řádně kvalifikovaný personál a vhodné prostředky pro komunikaci a pro sledování lodí a aby působily v souladu s odpovídajícími řídicími zásadami IMO.

Článek 10

Systémy záznamu cestovních údajů

1. Členské státy provádějí sledování a přijímají veškerá nezbytná a vhodná opatření k zajištění, aby lodě zastavující v přístavu členského státu byly v souladu s pravidly stanovenými v příloze II bodě II vybaveny záznamníkem cestovních údajů (VDR). Veškeré výjimky udělené lodím typu ro-ro nebo vysokorychlostním osobním plavidlům podle čl. 4 odst. 1 písm. d) směrnice Rady 1999/35/ES ze dne 29. dubna 1999 o systému povinných prohlídek pro bezpečné provozování liniové dopravy loděmi typu ro-ro a vysokorychlostními osobními plavidly ⁽¹⁾ končí dnem 5. srpna 2002.

2. Údaje shromážděné ze systémů VDR jsou zpřístupněny dotčeným členským státům v případě vyšetřování nehody, ke které dojde ve výsostných vodách členského státu. Členské státy zajistí, aby tyto údaje byly ve vyšetřování využity a řádně analyzovány. Členské státy zajistí, aby nálezy vyšetřování byly po uzavření vyšetřování co nejdříve zveřejněny.

Článek 11

Vyšetřování nehod

Aniž je dotčen článek 12 směrnice 1999/35/ES, dodržují členské státy ustanovení předpisu IMO pro vyšetřování námořních nehod a mimořádné události, jestliže vedou vyšetřování jakékoliv námořní nehody nebo mimořádných událostí týkajících se lodí uvedených v této směrnici. Členské státy vzájemně spolupracují při vyšetřování námořních nehod a mimořádných událostí týkajících se lodí plujících pod jejich vlajkou.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 138, 1.6.1999, s. 1.

HLAVA II

**HLÁŠENÍ O NEBEZPEČNÝCH NEBO ZNEČIŠŤUJÍCÍCH VĚCÍCH
NA LODI (HAZMAT)**

Článek 12

Povinnosti přepravce

V přístavu členského státu nesmějí být žádné nebezpečné nebo znečišťující věci nabízeny k přepravě nebo vzaty na loď bez ohledu na jejich rozměr, jestliže veliteli lodě nebo provozovateli lodě nebylo dodáno prohlášení obsahující informace uvedené v příloze I bodě 2.

Je povinností přepravce dodat veliteli lodě nebo provozovateli lodě toto prohlášení a zajistit, aby náklad nabízený k přepravě byl skutečně ten, který je deklarován v souladu s prvním pododstavcem.

Článek 13

**Hlášení o nebezpečných nebo znečišťujících věcech
přepřavovaných na lodi**

1. Provozovatel, agent nebo velitel lodi, bez ohledu na její rozměr, přepravující nebezpečné nebo znečišťující věci a opouštějící přístav členského státu nahlásí příslušnému orgánu určenému tímto členským státem nejpozději v okamžiku odplutí informace uvedené v příloze I bodě 3.

2. Provozovatel, agent nebo velitel lodi, bez ohledu na její rozměr, přepravující nebezpečné nebo znečišťující věci a připlouvající z přístavu umístěného mimo Společenství a směřující do přístavu členského státu nebo kotviště v teritoriálních vodách členského státu nahlásí informace uvedené v příloze I odst. 3 příslušnému orgánu členského státu, ve kterém je umístěn první přístav nebo kotviště určení, přičemž tyto informace podá nejpozději po odplutí z přístavu nakládky nebo jakmile je přístav určení nebo kotviště známo, jestliže tyto informace nejsou k dispozici v okamžiku odplutí.

3. Členské státy mohou zavést postup, který provozovateli, agentu nebo veliteli lodi zmíněným v odstavcích 1 a 2 povoluje nahlásit informace uvedené v příloze I odst. 3 přístavnímu orgánu přístavu odjezdu nebo případně určení ležícímu ve Společenství.

Zavedený postup musí zajistit, aby kdykoliv to bude třeba, měl příslušný orgán přístup k informacím uvedeným v příloze I bodě 3. Za tímto účelem uchovává dotčený přístavní orgán informace uvedené v příloze I bodě 3 tak dlouho, aby byly

využitelné v případě události nebo nehody na moři. Přístavní orgán přijme nezbytná opatření k tomu, aby po dobu 24 hodin denně byly tyto informace příslušnému orgánu na jeho požádání poskytnuty v elektronické formě.

4. Provozovatel, agent nebo velitel lodi musí informace o nákladu uvedené v příloze I bodě 3 sdělit přístavnímu orgánu nebo příslušnému orgánu.

Informace musí být předány elektronickou formou, kdykoliv to je možné. Elektronická výměna zpráv musí užívat syntax a postupy stanovené v příloze III.

Článek 14

Elektronická výměna dat mezi členskými státy

Členské státy navzájem spolupracují v zájmu zajistit propojení a vzájemnou operační součinnost vnitrostátních systémů používaných ke zpracování informací uvedených v příloze I.

Komunikační systémy zřízené v souladu s prvním pododstavcem musí vykazovat tyto vlastnosti:

- výměna dat musí být elektronická a musí umožnit získávání a zpracovávání zpráv nahlášených v souladu s článkem 13;
- systém musí umožnit přenos informací po dobu 24 hodin denně;
- každý členský stát musí být schopen na požádání zaslat bez prodlení příslušnému orgánu jiného členského státu informaci o lodi a nebezpečných nebo znečišťujících věcech na lodi.

Článek 15

Výjimky

1. Členské státy mohou osvobodit linkovou dopravu mezi přístavy umístěnými na jejich území od povinnosti stanovené v článku 13, jestliže jsou splněny tyto podmínky:

- společnost provozující linkovou dopravu zmíněnou výše udržuje a aktualizuje seznam dotčených lodí a zasílá jej příslušným dotčeným orgánům;
- pro každou vykonanou plavbu jsou informace uvedené v příloze I odst. 3 na požádání uchovávány k dispozici příslušnému orgánu. Společnost musí zřídit vnitřní systém zajišťující, že na požádání, 24 hodin denně, bez prodlení a v souladu s čl. 13 odst. 4 mohou být tyto informace zasílány příslušnému orgánu elektronicky.

2. Jestliže je linková doprava provozována mezi dvěma nebo více státy, z nichž alespoň jeden je členským státem, může kterýkoliv ze zúčastněných členských států požádat jiný členský stát o udělení výjimky pro tuto dopravu. Při udělování výjimky dotčené dopravě v souladu s podmínkami stanovenými v odstavci 1 všechny zúčastněné členské státy včetně dotčených pobřežních států vzájemně spolupracují.

3. Členské státy pravidelně ověřují, zda jsou podmínky stanovené v odstavcích 1 a 2 plněny. Jestliže alespoň jedna z těchto podmínek není nadále plněna, členské státy okamžitě dotčené společnosti odejmou výjimku.

4. Členské státy předají Komisi seznam společností a lodí, kterým byla udělena výjimka podle tohoto článku, a každou aktualizaci tohoto seznamu.

členským státem v souladu s bodem 1 přílohy I směrnice Rady 95/21/ES ze dne 19. června 1995 o státní přístavní inspekci ⁽¹⁾.

2. Pobřežní stanice mající příslušné informace o lodích uvedených v odstavci 1 sdělí tyto informace dotčeným pobřežním stanicím umístěným podél plánované trasy lodě v ostatních členských státech.

3. Členské státy zajistí, aby informace jim sdělené podle odstavce 2 byly předány příslušným přístavním orgánům nebo kterýmkoliv jiným orgánům určeným členským státem. V mezích jejich dostupné personální kapacity provádějí členské státy veškeré vhodné inspekce nebo ověřování ve svých přístavech buď z vlastního podnětu, nebo na požádání jiného členského státu, a to bez dotčení jakýchkoliv povinností státní přístavní inspekce. O výsledcích opatření, která přijaly, informují dotčené členské státy.

HLAVA III

Článek 17

SLEDOVÁNÍ NEBEZPEČNÝCH LODÍ A ZÁSAHY V PŘÍPADĚ MIMOŘÁDNÝCH UDÁLOSTÍ NEBO NEHOD NA MOŘI

Článek 16

Předávání informací týkajících se určitých lodí

1. Lodě vyhovující kritériím uvedeným níže jsou považovány za lodě představující potenciální nebezpečí lodní dopravě nebo ohrožení námořní bezpečnosti, bezpečnosti osob nebo životního prostředí:

a) lodě, které v průběhu své plavby

- se zúčastnily mimořádné události nebo nehody na moři podle článku 17 nebo
- nedodržely požadavky uložené touto směrnicí na ohlašování a podávání zpráv nebo
- nedodržely platná pravidla systému směřování lodí a služeb lodní dopravě spadajících do odpovědnosti členského státu;

b) lodě, kterým se prokáže nebo u kterých je podezření, že úmyslně vypustily ropné látky nebo jinak porušily úmluvu MARPOL ve výsostných vodách členského státu;

c) lodě, kterým byl odepřen přístup do přístavu členských států nebo o kterých bylo podána zpráva nebo hlášení

Hlášení o mimořádných událostech a nehodách na moři

1. Aniž je dotčeno mezinárodní právo a s ohledem na zabránění nebo zmírnění jakýchkoliv významných ohrožení námořní bezpečnosti, bezpečnosti osob nebo životního prostředí, členské státy sledují a přijímají vhodná opatření k zajištění, aby velitel lodě plující uvnitř jejich pátrací, regionální nebo výlučné ekonomické oblasti nebo jí rovnocenné oblasti okamžitě ohlásil pobřežní stanici příslušné pro tuto zeměpisnou oblast:

- a) jakoukoliv mimořádnou událost nebo nehodu postihující bezpečnost lodí, jako je srážka, najetí na mělčinu, selhání nebo havárie, zaplavení nebo posunutí nákladu, jakékoliv vady v trupu lodí nebo selhání konstrukce;
- b) jakoukoliv mimořádnou událost nebo nehodu ohrožující bezpečnost plavby, jako jsou selhání s možným postižením lodní ovladatelnosti nebo způsobilosti k plavbě nebo jakékoliv vady postihující hnací systém nebo kormidelní zařízení, systém výroby elektřiny, navigační zařízení nebo komunikační zařízení;
- c) jakoukoliv situaci, která může vést k znečištění vod nebo pobřeží členského státu, jako je vypuštění nebo nebezpečí vypuštění znečišťujících zplodin do moře;
- d) jakoukoliv skvrnu znečišťujících látek a kontejnery nebo obaly plovoucí v moři.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 157, 7.7.1995, s. 1. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2001/106/ES (Úř. věst. L 19, 22.1.2002, s. 17).

2. Hlášení zaslané podle odstavce 1 zahrnuje alespoň totožnost loď, její polohu, přístav odplutí, přístav určení, adresu, na které lze získat informace o nebezpečných nebo znečišťujících věcech přepravovaných na lodi, počet osob na lodi, podrobnosti o mimořádné události a jakékoliv související informace uvedené v rezoluci IMO A.851(20).

Článek 18

Opatření v případě mimořádně špatného počasí

1. Jestliže příslušné orgány určené členskými státy dojdou k názoru, že v případě mimořádně špatného počasí nebo špatných podmínek na moři vzniká vážná hrozba znečištění jejich námořních nebo pobřežních oblastí nebo námořních nebo pobřežních oblastí jiných států nebo vážné ohrožení bezpečnosti lidského života:

- a) pokud je to možné, musí plně informovat velitele lodi, která se nachází v oblasti dotčeného přístavu a zamýšlí vplout do přístavu nebo jej opustit, o stavu na moři a povětrnostních podmínkách, a kdykoliv je to vhodné a možné, o nebezpečí, které tím pro jeho loď, náklad, posádku a cestující může vzniknout;
- b) aniž je dotčena povinnost pomoci lodím v nesnázích a v souladu s článkem 20 mohou přijmout veškerá jiná vhodná opatření, která mohou v postižených oblastech zahrnovat doporučení nebo zákaz týkající se buď konkrétní loď, nebo lodí obecně, vplout do přístavu nebo jej opustit, dokud není zjištěno, že nadále nehrozí nebezpečí lidskému životu nebo životnímu prostředí;
- c) přijmou vhodná opatření v co největší míře omezující nebo pokud je to nezbytné, zakazující zásobování lodí v jejich teritoriálních vodách.

2. Velitel lodi informuje společnost o vhodných opatřeních nebo doporučeních uvedených v odstavci 1. Tato opatření nicméně nepředjímají rozhodnutí velitele uskutečněná na základě jeho odborného úsudku odpovídajícího úmluvě SOLAS. Jestliže rozhodnutí velitele lodi není v souladu s opatřeními uvedenými v odstavci 1, musí o důvodech svého rozhodnutí informovat příslušné orgány.

3. Vhodná opatření nebo doporučení uvedená v odstavci 1 jsou založena na stavu moře a povětrnostní předpovědi poskytnuté kvalifikovanou meteorologickou informační službou uznávanou členským státem.

Článek 19

Opatření vztahující se k mimořádným událostem nebo nehodám na moři

1. V případě mimořádných událostí nebo nehod na moři uvedených v článku 17 přijmou členské státy vhodná opatření

v souladu s mezinárodním právem, jestliže je nezbytné zajistit bezpečnost lodní dopravy a osob a ochránit mořské a pobřežní prostředí.

Příloha IV uvádí nevyčerpávající seznam opatření, která mohou členské státy přijmout v souladu s tímto článkem.

2. Provozovatel, velitel lodi a vlastník nebezpečných nebo znečišťujících věcí přepravovaných na lodi musí v souladu s vnitrostátním a mezinárodním právem plně spolupracovat s příslušnými vnitrostátními orgány na jejich požádání a s ohledem na minimalizaci následků mimořádných událostí nebo nehod na moři.

3. Velitel lodi, na kterou se vztahuje předpis ISM, informuje v souladu s tímto předpisem společnost o každé mimořádné události nebo nehodě uvedené v čl. 17 odst. 1, která na moři vznikne. Jakmile je o této situaci informována, musí navázat styk s příslušnou pobřežní stanicí a dát se jí podle potřeby k dispozici.

Článek 20

Útočiště

Členské státy po konzultaci s dotčenými osobami a s přihlédnutím k odpovídajícím řídicím zásadám IMO vypracují plány zajišťující, aby lodím v nesnázích bylo poskytnuto dočasné útočiště v jejich výsostných vodách. Tyto plány obsahují nezbytná opatření a postupy beroucí v úvahu provozní a ekologická omezení s cílem zajistit, aby se loď v nesnázích mohly okamžitě uchýlit do útočiště s výhradou povolení příslušným orgánem. Jestliže to členský stát považuje za nezbytné a proveditelné, musí plány obsahovat opatření pro zajištění dostatečných prostředků a zařízení pro pomoc, záchranu a zásah při znečištění.

Plány pro přijetí lodí v nesnázích jsou zpřístupňovány na požádání. Členské státy do 5. února 2004 informují Komisi o opatřeních přijatých na základě prvního pododstavce.

Článek 21

Informování dotčených osob

1. Příslušná pobřežní stanice dotčeného členského státu v případě potřeby oznámí ve všech dotčených oblastech prostřednictvím vysílání každou mimořádnou událost nebo nehodu nahlášenou podle čl. 17 odst. 1 a informaci o každé lodi, která představuje ohrožení námořní bezpečnosti, bezpečnosti osob nebo životního prostředí.

2. Příslušné orgány, které mají k dispozici informace nahlášené v souladu s články 13 a 17, přijmou vhodná opatření, aby tyto informace byly z bezpečnostních důvodů kdykoliv poskytnuty na požádání příslušným orgánem jiného členského státu.

3. Každý členský stát, jehož příslušné orgány byly informovány v souladu s touto směrnicí nebo jiným způsobem o skutečnostech týkajících se vzniku nebezpečí pro jiný členský stát a nebezpečí, kterému jsou vystaveny určité mořské a pobřežní oblasti, přijme vhodná opatření, aby co nejdříve o tom informoval každý dotčený členský stát a konzultoval jej ohledně zamýšlených akcí. Členské státy případně vzájemně spolupracují v zájmu sdílení opatření pro společnou akci.

Každý členský stát učiní opatření nezbytná k plnému využití hlášení, která jim jsou lodě povinny předávat na základě článku 17.

HLAVA IV

DOPROVODNÁ OPATŘENÍ

Článek 22

Určení příslušných orgánů a zveřejnění jejich seznamu

1. Každý členský stát určí příslušné orgány, přístavní orgány a pobřežní stanice, kterým mají být podávána hlášení požadovaná touto směrnicí.

2. Každý členský stát zajistí, aby odvětví námořní dopravy byly poskytovány zejména prostřednictvím námořních publikací vhodné a pravidelně aktualizované informace o orgánech a stanicích určených v souladu s odstavcem 1 a případně i své místní působnosti a postupech stanovených pro hlášení informací požadovaných touto směrnicí.

3. Členské státy sdělí Komisi seznam orgánů a stanic, které určí v souladu s odstavcem 1, a každou aktualizaci tohoto seznamu.

Článek 23

Spolupráce mezi členskými státy a Komisí

Členské státy a Komise spolupracují při dosahování těchto cílů:

a) optimální využívání informací nahlášených v souladu s touto směrnicí, zejména při budování telematických spo-

jení mezi pobřežními stanicemi a přístavními orgány s ohledem na výměnu údajů vztahujících se k pohybu lodí, jejich odhadované době příjezdu do přístavu a jejich nákladu;

b) vybudování a zvýšení účinnosti telematických spojení mezi pobřežními stanicemi členských států s ohledem na získávání jasnějšího obrazu o provozu, zlepšení sledování lodí v tranzitu, harmonizování a co největší zjednodušení hlášení požadovaných od plujících lodí;

c) rozšíření oblasti pokrytí nebo zdokonalení systémů Společenství pro sledování lodní dopravy a informování o ní s ohledem na zlepšení identifikování a sledování lodí. Za tímto účelem členské státy a Komise vzájemně spolupracují na případném zavedení povinných systémů hlášení, povinných služeb lodní dopravy a vhodných systémů směrování lodí s ohledem na jejich předání IMO ke schválení;

d) případné sestavení společných plánů k přijímání lodí v nesnázích.

Článek 24

Důvěrnost informací

V souladu se svými vnitrostátními právními předpisy členské státy přijmou nezbytná opatření k zajištění důvěrnosti informací sdělených jim v souladu s touto směrnicí.

Článek 25

Kontrola provádění této směrnice a sankce

1. Členské státy provádějí pravidelné inspekce a veškeré jiné akce vyžadované ke kontrole provozu pobřežních telematických systémů, zřízených za účelem splnění požadavků této směrnice, a zejména jejich kapacity nezbytné k zajištění požadavků neprodleného přijímání nebo vysílání po dobu 24 hodin denně informací nahlášených v souladu s články 13 a 15.

2. Pro případy porušení vnitrostátních právních předpisů přijatých v souladu s touto směrnicí stanoví členské státy systém sankcí a přijmou veškerá nezbytná opatření k zajištění jejich uplatňování. Tyto sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující.

3. Členské státy bez prodlení informují stát vlajky nebo každý jiný dotčený stát o opatřeních, která přijmou v souladu s články 16 a 19 a odstavcem 2 tohoto článku vůči lodím plujícím pod jinou vlajkou než jejich vlastní.

4. Jestliže při příležitosti mimořádné události nebo nehody na moři zmíněné v článku 19 členský stát zjistí, že společnost nebyla schopna zřídit a udržovat spojení s lodí nebo s dotčenou pobřežní stanicí, informuje o tom stát, který vydal osvědčení o shodě s předpisem ISM a související osvědčení o řízení bezpečnosti nebo jehož jménem byl vydán.

Jestliže závažnost selhání prokazuje výskyt zásadního narušení řádného provozu systému bezpečného řízení společnosti usazené v některém členském státě, přijme členský stát, který loď vydal osvědčení o shodě nebo osvědčení o řízení bezpečnosti, okamžitě nezbytná opatření vůči dotčené společnosti s cílem odejmout osvědčení o shodě a související osvědčení o řízení bezpečnosti.

Článek 26

Vyhodnocení

1. Do 5. února 2007 podají členské státy Komisi zprávu o pokroku v provádění této směrnice, a zejména článků 9, 10, 18, 20, 22, 23 a 25. Do 31. prosince 2009 podají členské státy Komisi zprávu o plném provedení této směrnice.

2. Na základě zpráv podle odstavce 1 podá Komise do šesti měsíců zprávu Evropskému parlamentu a Radě o provádění této směrnice. Ve své zprávě Komise určí, zda a v jaké míře ustanovení této směrnice provedená členskými státy pomáhají zvyšování bezpečnosti a účinnosti námořní dopravy a zabráňování znečišťování loděmi.

3. Komise prozkoumá potřebu a proveditelnost opatření na úrovni Společenství zaměřených na usnadnění vymáhání nebo náhrady nákladů a poškození způsobených přijetím lodí v nesnázích a rovněž náležitě požadavky na pojištění nebo na jiné finanční zabezpečení.

Komise podá Evropskému parlamentu a Radě do 5. února 2007 zprávu o výsledcích.

ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Článek 27

Postup provádění změn

1. Definice v článku 3, odkazy na akty Společenství a IMO a přílohy mohou být měněny postupem podle čl. 28 odst. 2 s cílem uvést je do souladu s právem Společenství nebo mezinárodním právem přijatým, změněným nebo uvedeným v platnost, pokud tyto změny nerozšiřují oblast působnosti této směrnice.

2. Kromě toho mohou být přílohy I, III a IV měněny postupem podle čl. 28 odst. 2 na základě zkušeností získaných při uplatňování této směrnice, pokud tyto změny nerozšiřují její oblast působnosti.

Článek 28

Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen výbor.

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se články 5 a 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.

Doba uvedená v čl. 5 odst. 6 rozhodnutí 1999/468/ES je tři měsíce.

3. Výbor přijme svůj jednací řád.

Článek 29

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí nejpozději do 5. února 2004. Neprodleně o nich uvědomí Komisi.

Tato opatření přijatá členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

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

Článek 30

Směrnice Rady 93/75/EHS se zrušuje s účinkem ode dne 5. února 2004.

Článek 31

V Lucemburku dne 27. června 2002.

Tato směrnice vstupuje v platnost dnem vyhlášení v *Úředním věstníku Evropských společenství*.

Článek 32

Tato směrnice je určena členským státům.

Za Evropský parlament
předseda
P. COX

Za Radu
předseda
M. ARIAS CAÑETE

PŘÍLOHA I

SEZNAM HLÁŠENÝCH INFORMACÍ

1. Informace hlášené v souladu s článkem 4 — obecné informace:

- a) identifikace lodi (jméno, volací značka, identifikační číslo IMO nebo číslo MMSI);
- b) přístav určení;
- c) předpokládaná doba příjezdu do přístavu určení nebo do lodivodské stanice podle požadavků příslušného orgánu a předpokládaná doba odjezdu z tohoto přístavu;
- d) celkový počet osob na lodi.

2. Informace hlášené v souladu s článkem 12 — informace o nákladu:

- a) přesné technické názvy nebezpečných nebo znečišťujících věcí, případně čísla OSN přidělená Organizací spojených národů, třídy nebezpečí IMO v souladu s předpisy IMDG, IBC a IGC a případně třída lodi potřebná pro náklady INF podle definice v pravidle VII/14.2, množství těchto věcí a její identifikační číslo, jestliže jsou přepravovány v přepravních nákladních jednotkách jiných než cisternách;
- b) adresa, kde lze získat podrobné informace o nákladu.

3. Informace hlášené v souladu s článkem 13:

A. Obecné informace

- a) identifikace lodi (jméno, volací značka, identifikační číslo IMO nebo číslo MMSI);
- b) přístav určení;
- c) pro loď opouštějící přístav v členském státě: předpokládaná doba odjezdu z přístavu odjezdu nebo z lodivodské stanice podle požadavků příslušného orgánu a předpokládaná doba příjezdu do přístavu určení;
- d) pro loď přijíždějící z přístavu umístěného mimo území Společenství a plující do přístavu v členském státě: předpokládaná doba příjezdu do přístavu určení nebo do lodivodské stanice podle požadavků příslušného orgánu;
- e) celkový počet osob na lodi.

B. Informace o nákladu:

- a) přesné technické názvy nebezpečných nebo znečišťujících věcí, případně čísla OSN přidělená Organizací spojených národů, třídy nebezpečí IMO v souladu s předpisy IMDG, IBC a IGC a případně třída lodi potřebná pro náklady INF podle definice v pravidle VII/14.2, množství těchto věcí a její identifikační číslo, jestliže jsou přepravovány v přepravních nákladních jednotkách jiných než cisternách;
- b) potvrzení, že na lodi je soupis nebo seznam lodního nákladu nebo příslušný plán nakládky uvádějící podrobnosti o přepravovaných nebezpečných nebo znečišťujících věcech a jejich umístění na lodi;
- c) adresa, kde lze získat podrobné informace o nákladu.

4. Informace uvedené v článku 5:

- A. identifikace lodi (jméno, volací značka, identifikační číslo IMO nebo číslo MMSI),
- B. datum a čas,

- C nebo D. poloha ve stupních šířky a délky nebo skutečné postavení a vzdálenost v námořních mílích od jasně identifikovaného orientačního bodu na zemi,
 - E. kurs,
 - F. rychlost,
 - I. přístav určení a předpokládaná doba příjezdu,
 - P. náklad v případě nebezpečných věcí na lodi, jejich množství a třída IMO,
 - T. adresa pro sdělení informací o nákladu,
 - W. celkový počet osob na lodi,
 - X. různé informace
 - pro lodi přepravující více než 5 000 tun pohonných hmot v zásobnících: vlastnosti a odhadované množství pohonných hmot v zásobnících,
 - podmínky plavby.
5. Velitel lodi musí neprodleně informovat příslušný orgán nebo dotčený přístavní orgán o každé změně informací nahlášených v souladu s touto přílohou.
-

PŘÍLOHA II

PŘEDPISY POUŽITELNÉ PRO LODNÍ VYBAVENÍ

I. Automatický identifikační systém (AIS)

1. Lodě postavené od 1. července 2002

Osobní lodě bez ohledu na jejich rozměr a všechny lodě hrubé prostornosti o více než 300 postavené dne 1. července 2002 nebo po tomto datu, které vplují do přístavu členského státu Společenství jsou povinny mít vybavení stanovené v článku 6.

2. Lodě postavené před 1. červencem 2002

Osobní lodě bez ohledu na jejich rozměr a všechny lodě hrubé prostornosti o více než 300 postavené před 1. červencem 2002, které vplují do přístavu členského státu Společenství jsou povinny mít vybavení stanovené v článku 6 v souladu s tímto časovým plánem:

- a) osobní lodě: nejpozději 1. července 2003;
- b) tankové lodě: nejpozději do první prohlídky bezpečnostního zařízení po 1. červenci 2003;
- c) jiné lodě než osobní lodě a než tankové lodě o hrubé prostornosti 50 000 a více: nejpozději do 1. července 2004;
- d) jiné lodě než osobní a než tankové lodě o hrubé prostornosti 10 000 a více, ale méně než 50 000 hrubé prostornosti: nejpozději do 1. července 2005 nebo v případě lodí zabývajících se mezinárodními plavbami do kteréhokoliv dřívějšího dne určeného v rámci IMO;
- e) jiné lodě než osobní lodě a než tankové lodě o hrubé prostornosti 3 000 a více, ale méně než 10 000: nejpozději do 1. července 2006 nebo v případě lodí zabývajících se mezinárodními plavbami do kteréhokoliv dřívějšího dne určeného v rámci IMO;
- f) jiné lodě než osobní lodě a než tankové lodě o hrubé prostornosti 300 a více, ale méně než 3 000: nejpozději do 1. července 2007 nebo v případě lodí zabývajících se mezinárodními plavbami do kteréhokoliv dřívějšího dne určeného v rámci IMO.

Členské státy mohou pro osobní lodě o hrubé prostornosti pod 300 zabývajících se vnitrostátní dopravou poskytnout výjimku z uplatňování požadavků týkajících se AIS stanovených v této příloze.

II. Systémy záznamu cestovních údajů (VDR)

1. Lodě níže uvedených tříd, pokud vplují do přístavu členského státu ve Společenství, musí být vybaveny systémem záznamu cestovních údajů vyhovujícím výkonovým normám rezoluce IMO A.861(20) a zkušebními normami stanovenými normou č. 61996 Mezinárodní komise pro elektroniku (IEC):

- a) osobní lodě postavené dne 1. července 2002 nebo později, ale nejpozději do 1. července 2002;
- b) osobní lodě typu ro-ro postavené před 1. červencem 2002, ale nejpozději do první prohlídky dne 1. července 2002 nebo později;
- c) jiné osobní lodě než osobní lodě typu ro-ro postavené před 1. červencem 2002, ale nejpozději do 1. ledna 2004;
- d) jiné lodě než osobní lodě o 3 000 hrubé prostornosti a více, postavené dne 1. července 2002 nebo později, ale nejpozději do 5. srpna 2002.

2. Lodě níže uvedených tříd postavené před 1. červencem 2002, pokud vplují do přístavu členského státu ve Společenství, musí být vybaveny systémem záznamu cestovních údajů vyhovujícím příslušným normám IMO:
 - a) nákladní lodě o 20 000 hrubé prostornosti a více, nejpozději do dne stanoveného IMO nebo nejpozději do 1. ledna 2007, jestliže není rozhodnutí IMO;
 - b) nákladní lodě o 3 000 hrubé prostornosti a více, ale méně než 20 000 hrubé prostornosti nejpozději do data určeného IMO nebo nejpozději do 1. ledna 2008, jestliže není rozhodnutí IMO.
3. Členské státy mohou osobním lodím zabývajícím se pouze vnitrostátní plavbou v mořských oblastech jiných než zahrnutých do třídy A podle článku 4 směrnice Rady 98/18/ES ze dne 17. března 1998 o bezpečnostních pravidlech a normách pro osobní lodě ⁽¹⁾ poskytnout výjimku z požadavku na záznamník cestovních údajů stanovených v této směrnici.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 144, 15.5.1998, s. 1.

PŘÍLOHA III

ELEKTRONICKÉ ZPRÁVY

1. Členské státy vybudují a udržují nezbytnou infrastrukturu pro přenos, příjem a konverzi dat, co se týče systémů založených na internetu nebo na komunikačních zařízeních X.400 a používajících syntax XML nebo EDIFACT.
2. Po konzultaci s členskými státy Komise vybuduje a udržuje „kontrolní dokument rozhraní“ popisující systémová zařízení s ohledem na scénář zprávy, funkce zprávy a vztahy mezi zprávami. Stanovení času předání zprávy, výkonost a rovněž vzájemná výměna protokolů a parametrů jsou jednotlivě popsány. Kontrolní dokument rozhraní dále upřesňuje údaje, které jsou obsažena v požadovaných funkcích zpráv, a popisuje tyto zprávy.
3. Pokud je to možné, musí tyto postupy a infrastruktura zahrnovat závazky k podávání zpráv a výměně informací vyplývající z jiných směrnic, jako je směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/59/ES ze dne 27. listopadu 2000 o přístavních zařízeních pro příjem lodního odpadu a zbytků lodního nákladu ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 332, 28.12.2000, s. 81.

PŘÍLOHA IV

Opatření, která jsou členským státům dostupná v případě ohrožení námořní bezpečnosti nebo ochrany životního prostředí

(podle čl. 19 odst. 1)

Jestliže je loď postižena mimořádnou událostí nebo okolností druhu popsaného v článku 17 a v důsledku toho se příslušný orgán dotčeného členského státu domnívá, že je v rámci mezinárodního práva nezbytné odvrátit, zmírnit nebo odstranit závažné a trvalé nebezpečí hrozící jeho pobřeží nebo souvisejícím zájmům, bezpečnosti jiných lodí a jejich posádkám a cestujícím nebo osobám na pobřeží nebo ochraně námořního prostředí, může tento orgán kromě toho:

- a) omezit pohyb lodi nebo ji směřovat na určitý kurs. Tento požadavek neovlivňuje odpovědnost velitele za bezpečné ovládání jeho lodě;
 - b) úředně velitele lodi upozornit, aby skončil s ohrožováním životního prostředí nebo námořní bezpečnosti;
 - c) vyslat na loď hodnotící tým k posouzení stupně nebezpečí, k podpoření velitele při nápravě situace a k informování příslušné pobřežní stanice o této situaci;
 - d) vydat veliteli pokyn, aby v případě hrozící zkázy vplul do útočiště nebo dal příkaz k vedení lodě lodivodem nebo k odtažení lodě.
-