

III

(Přípravné akty)

RADA

SPOLEČNÝ POSTOJ (ES) č. 15/2008

přijatý Radou dne 6. června 2008

s ohledem na přijetí směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/.../ES ze dne ..., kterou se mění směrnice 2002/59/ES, kterou se stanoví kontrolní a informační systém Společenství pro provoz plavidel

(Text s významem pro EHP)

(2008/C 184 E/01)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 80 odst. 2 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ⁽¹⁾,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů ⁽²⁾,

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy ⁽³⁾,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Přijetím směrnice 2002/59/ES ze dne 27. června 2002 ⁽⁴⁾ Evropská unie posílila své kapacity pro předcházení situacím představujícím hrozbu pro bezpečnost lidského života na moři a pro ochranu mořského prostředí.
- (2) Vzhledem k tomu, že se tato směrnice týká změn směrnice 2002/59/ES, nebude se většina povinností obsažených v tomto návrhu vztahovat na členské státy bez mořského pobřeží a námořních přístavů; jedinými povinnostmi, které se budou vztahovat na Rakousko, Českou

republiku, Maďarsko, Lucembursko nebo Slovensko, budou tudíž povinnosti týkající se lodí plujících pod vlajkou těchto členských států, aniž je dotčena povinnost spolupráce členských států s cílem zajistit návaznost na služby pro řízení námořní dopravy a jiných druhů dopravy, zejména na říční informační služby.

- (3) Podle této směrnice by členské státy, které jsou pobřežními státy měly mít možnost vyměňovat si informace, které shromažďují v průběhu kontroly námořního provozu, které provádějí ve oblastech spadajících do jejich působnosti. Systém Společenství pro výměnu informací na moři „SafeSeaNet“ (dále jen „systém SafeSeaNet“) vyvinutý Komisí po dohodě s členskými státy obsahuje na jedné straně síť pro výměnu údajů a na druhé straně standardizaci nejdůležitějších dostupných informací o lodích a jejich nákladech (předběžná zpráva a podávání hlášení). Tento systém tudíž umožňuje zjišťovat u zdroje a sdělovat jakémukoli orgánu přesné a aktuální informace o lodích v evropských vodách, o jejich pohybech a nebezpečných nebo znečišťujících nákladech, jakož i o nehodách na moři.
- (4) Aby bylo zaručeno operativní využívání takto získaných informací, je proto důležité, aby infrastruktura nutná pro sběr a výměnu údajů uvedená v této směrnici a zaváděná správními orgány členských států byla začleněna do systému SafeSeaNet.
- (5) Z informací ohlašovaných a vyměňovaných podle směrnice 2002/59/ES jsou zvláště významné informace týkající se přesných charakteristik nebezpečných a znečišťujících věcí přepravovaných po moři. V důsledku toho a s ohledem na nedávné nehody na moři by měl být pobřežními orgánům umožněn snadnější přístup

⁽¹⁾ Úř. věst. C 318, 23.12.2006, s. 195.

⁽²⁾ Úř. věst. C 229, 22.9.2006, s. 38.

⁽³⁾ Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 25. dubna 2007 (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku), společný postoj Rady ze dne 6. června 2008 a postoj Evropského parlamentu ze dne ... (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku).

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 208, 5.8.2002, s. 10.

k charakteristikám uhlovodíků přepravovaných po moři, což je významný faktor při volbě nejvhodnějších způsobů zvládnání nehod, a v případě mimořádné situace by jim mělo být zajištěno přímé spojení s provozovateli, kteří mají nejlepší vědomosti o přepravovaném zboží.

- (6) Systémy automatické identifikace lodí (AIS – Automatic Identification System) uvedené v Mezinárodní úmluvě o bezpečnosti lidského života na moři z 1. listopadu 1974 umožňují nejen zlepšit možnosti v oblasti sledování těchto lodí, ale především zvýšit úroveň jejich bezpečnosti v případě vzájemného přiblížení při plavbě. Z toho důvodu byly tyto systémy začleněny do normativní části směrnice 2002/59/ES. Vzhledem k velkému počtu kolizí za účasti rybářských plavidel, jež byla obchodními loděmi zjevně přehlédnuta nebo sama neviděla obchodní lodě nacházející se v jejich blízkosti, je velmi žádoucí rozšíření uvedeného opatření na rybářská plavidla o délce větší než 15 metrů. V rámci Evropského rybářského fondu lze poskytnout finanční pomoc pro instalaci bezpečnostního systému, jako je AIS, na palubě rybářských plavidel.
- (7) Pokud se požaduje instalace AIS, je třeba tuto povinnost chápat rovněž jako požadavek na stálý provoz AIS, kromě případů, kdy mezinárodní pravidla nebo normy stanoví ochranu údajů o plavbě.
- (8) Bude užitečné zkoumat, jak by mohly mezi sebou synergicky působit AIS a lokalizační a komunikační systémy používané v rámci společné rybářské politiky, jako je systém satelitního sledování plavidel. Za tímto účelem by Komise ve spolupráci s členskými státy měla zkoumat proveditelnost a stanovit podrobná pravidla pro začlenění AIS do lokalizačních a komunikačních systémů používaných v rámci společné rybářské politiky. Zjišťování možností začlenění těchto systémů by mělo zohlednit potřeby a požadavky kontrolování rybářského loďstva, zejména pokud jde o bezpečnost a důvěrnost předávaných údajů.
- (9) Směrnice 2002/59/ES stanoví, že členské státy mají přijmout zvláštní opatření, pokud jde o lodě představující vzhledem ke způsobu jejich fungování nebo k jejich stavu možné ohrožení bezpečnosti. Zdá se tedy žádoucí doplnit seznam těchto lodí o lodě, které nemají uspokojivé pojištění nebo finanční záruky nebo na něž upozornili lodivodi nebo přístavní orgány z důvodu zjevných nedostatků, které by mohly ohrozit bezpečnost jejich plavby nebo představovat nebezpečí pro životní prostředí.
- (10) V souladu se směrnicí 2002/59/ES se jeví jako nezbytné, pokud jde o nebezpečí, které představuje mimořádně špatné počasí, zohlednit potenciální nebezpečí tvorby ledu pro lodní dopravu. Jestliže se tedy příslušný orgán určený členským státem domnívá, že na základě předpovědi tvorby ledu vydané kvalifikovanou meteorologickou informační službou představují plavební podmínky na moři vážné ohrožení lidského života nebo nebezpečí znečištění, měl by o tom informovat velitele lodí nacházejících se v oblasti jeho působnosti nebo zamýšlejících vplout do přístavu nebo přístavů v dané oblasti nebo tento přístav nebo přístavy opustit. Dotčený orgán by měl mít možnost podniknout veškeré vhodné kroky k zajištění bezpečnosti lidských životů na moři a k ochraně životního prostředí.
- (11) Směrnice 2002/59/ES konkrétně stanoví, že členské státy vypracují plány umožňující, pokud to situace vyžaduje, přijímání lodí v nesnázích ve svých přístavech nebo v jakýchkoli jiných chráněných místech za co nejlepších podmínek, aby se omezily následky nehod na moři. S ohledem na pokyny o útočištích pro lodě potřebující pomoc obsažené v příloze rezoluce Mezinárodní námořní organizace A. 949(23) ze dne 13. prosince 2003 (dál jen „rezoluce IMO A.949(23)“), které byly přijaty po přijetí směrnice 2002/59/ES a odkazují spíše na lodě potřebující pomoc, kdy bezpečnost lidských životů není ohrožena, než na lodě v nesnázích, měla by být uvedena směrnice odpovídajícím způsobem pozměněna.
- (12) Na základě rezoluce IMO A.949(23)a v návaznosti na práce provedené společně Komisí, Evropskou agenturou pro námořní bezpečnost (dále jen „agentura“) a členskými státy, je nezbytné nutné přijmout základní ustanovení, která mají plány pro přijímání lodí potřebujících pomoc obsahovat, aby se zajistilo harmonizované a účinné provádění těchto plánů a vymezil rozsah povinností vyplývajících pro členské státy.
- (13) Rezoluce IMO A.949(23)by měla představovat základ pro jakékoli plány připravené členskými státy s cílem účinně reagovat na nebezpečí, které představují lodě potřebující pomoc. Při vyhodnocování rizik spojených s takovým nebezpečím však členské státy s ohledem na své zvláštní okolnosti mohou zohlednit další faktory, jako jsou využívání mořské vody pro výrobu pitné vody a výroba elektrické energie.
- (14) V případě lodě potřebující pomoc může být nezbytné přijmout rozhodnutí, pokud jde o přijímání takové lodě v útočišti. Za tímto účelem by dotčený orgán měl provést předběžné vyhodnocení situace na základě informací uvedených v příslušném plánu přijímání lodí v „útočišti“.
- (15) Plány přijímání lodí potřebujících pomoc by měly přesně popsat jednotlivé články rozhodovacího procesu týkající se vyhlášení pohotovosti a řešení příslušné situace. Dotčené orgány a jejich pravomoci by měly být jasně popsány, stejně jako způsob komunikace mezi zúčastněnými stranami. Příslušné postupy by měly zajistit rychlé přijetí vhodného rozhodnutí na základě odborných znalostí a odpovídajících informací, které má příslušný orgán k dispozici.

- (16) Při vypracování takových plánů by členské státy měly shromáždit informace o možných útočistiích na pobřeží tak, aby příslušný orgán mohl v případě nehody nebo mimořádné události na moři jasně a rychle stanovit nevhodnější oblasti pro přijímání lodí potřebujících pomoc. Takové důležité informace by měly obsahovat popis určitých charakteristik zvažovaných míst a dostupného zařízení a vybavení, aby bylo usnadněno přijímání lodí potřebujících pomoc nebo řešení následků nehody nebo znečištění.
- (17) Je důležité vhodným způsobem zveřejňovat seznam příslušných orgánů odpovědných za rozhodování o přijetí lodí v útočisti i seznam orgánů odpovědných za přijímání a zpracování výstražných upozornění. Pro strany, které se účastní námořní záchranné operace, včetně společností zajišťujících záchranu a odvězení, jakož i pro orgány sousedních členských států, které mohou být postiženy mimořádnou událostí na moři, může být rovněž užitečné mít přístup k důležitým informacím.
- (18) Konkrétní funkcí kontrolních opatření pro provoz plavidel a opatření pro směrování lodí je umožnit členským státům získávat pravdivé informace o lodích plujících v jejich výsostných vodách a umožnit jim tak přijímat v případě potřeby účinnější opatření proti možnému nebezpečí. Sdílení získaných informací napomáhá zlepšovat jejich kvalitu a usnadňuje jejich zpracování.
- (19) V souladu se směrnicí 2002/59/ES dosáhly členské státy a Komise významného pokroku v oblasti harmonizování elektronické výměny údajů, zejména pokud jde o přepravu nebezpečných a znečišťujících věcí. Systém SafeSeaNet vyvíjený od roku 2002 by nyní měl být zaveden jako referenční síť na úrovni Společenství.
- (20) Pokrok dosažený v nových technologiích, a zejména v oblasti jejich vesmírných aplikací, jako jsou systémy sledování plavidel pomocí bójí („beacon-based ship monitoring systems“), zobrazovací systémy nebo globální družicový navigační systém (GNSS), teď umožňuje rozšířit kontrolu provozu na oblasti vzdálenější od pobřeží a tím zajistit lepší pokrytí evropských vod, včetně použití systémů identifikace a sledování lodí na velké vzdálenosti (LRIT). Mají-li se tyto nástroje stát nedílnou součástí kontrolního a informačního systému pro provoz plavidel zavedeného směrnicí 2002/59/ES, musí být v rámci Společenství v této oblasti dosaženo plné spolupráce.
- (21) Aby bylo zaručeno co nejlepší a na úrovni Společenství harmonizované využívání informací získávaných podle směrnice 2002/59/ES v oblasti námořní bezpečnosti, mělo by být Komisi umožněno tyto údaje v případě potřeby zpracovávat a využívat a předávat je orgánům určeným členskými státy.
- (22) Vývoj systému „Equasis“ v této souvislosti ukázal, jak je důležité podporovat „kulturu námořní bezpečnosti“, zejména u provozovatelů námořní dopravy. Komise by měla mít možnost přispívat k rozšiřování veškerých informací souvisejících s námořní bezpečností, zejména prostřednictvím tohoto systému.
- (23) Nařízení (ES) č. 2099/2002 ze dne 5. listopadu 2002, kterým se zřizuje Výbor pro námořní bezpečnost a zabránění znečištění z lodí (COSS) ⁽¹⁾, soustřeďuje úkoly výborů zřízených podle příslušných právních předpisů Společenství o námořní bezpečnosti, zabránění znečištění z lodí a ochraně životních a pracovních podmínek na lodích. Ochranný výbor by se tudíž měl nahradit Výborem pro námořní bezpečnost a zabránění znečištění z lodí (COSS).
- (24) Rovněž by se měly zohlednit změny mezinárodních nástrojů, na které je odkazováno.
- (25) 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 ⁽²⁾.
- (26) Zejména je třeba zmocnit Komisi ke změnám směrnice 2002/59/ES v návaznosti na související změny mezinárodních úmluv, protokolů, předpisů a rezolucí. Jelikož uvedená opatření mají obecný význam a jejich účelem je změnit jiné než podstatné prvky uvedené směrnice, včetně jejím doplněním o nové jiné než podstatné prvky, musí být přijata regulativním postupem s kontrolou stanoveným v článku 5a rozhodnutí Rady 1999/468/ES.
- (27) V souladu s nařízením (ES) Evropského parlamentu a Rady č. 1406/2002 ze dne 27. června 2002, kterým se zřizuje Evropská agentura pro námořní bezpečnost ⁽³⁾, poskytuje Evropská agentura pro námořní bezpečnost Komisi a členským státům nezbytnou podporu při provádění této směrnice.
- (28) Podle bodu 34 interinstitucionální dohody o zdokonalení tvorby právních předpisů ⁽⁴⁾ se členské státy vybízejí k tomu, aby jak pro sebe, tak i v zájmu Společenství sestavily vlastní tabulky, z nichž bude co nejvíce patrné srovnání mezi touto směrnicí a prováděcími opatřeními, a aby tyto tabulky zveřejnily.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 324, 29.11.2002, s. 1. Nařízením naposledy pozměněné nařízením Komise (ES) č. 93/2007 (Úř. věst. L 22, 31.1.2007, s. 12).

⁽²⁾ Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23. Rozhodnutí ve znění rozhodnutí Rady 2006/512/ES (Úř. věst. L 200, 22.7.2006, s. 11).

⁽³⁾ Úř. věst. L 208, 5.8.2002, s. 1. Nařízením naposledy pozměněné nařízením (ES) č. 1891/2006 (Úř. věst. L 394, 30.12.2006, s. 1).

⁽⁴⁾ Úř. věst. C 321, 31.12.2003, s. 1.

(29) Směrnice 2002/59/ES by proto měla být odpovídajícím způsobem změněna,

u) ‚rybářským plavidlem‘ jakékoli plavidlo vybavené pro účely obchodního využití živých vodních zdrojů;

v) ‚lodí potřebující pomoc‘ loď, která se nachází v situaci, kromě situace vyžadující záchranu osob na palubě, jež může způsobit ztrátu lodí nebo nebezpečí pro životní prostředí nebo plavbu.“

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Změny

Směrnice 2002/59/ES se mění takto:

1) V čl. 2 odst. 2 se návětí nahrazuje tímto:

„Není-li stanoveno jinak, tato směrnice se nevztahuje na:“.

2) Článek 3 se mění takto:

a) Písmeno a) se mění takto:

i) návětí se nahrazuje tímto:

„odpovídajícím mezinárodním aktem‘ tyto akty v aktualizovaném znění:“;

ii) doplňují se nové odrážky, které znějí:

„— rezoluce IMO A.917(22), tj. rezoluce Mezinárodní námořní organizace 917(22) nazvaná ‚Pokyny pro používání AIS na lodích‘, ve znění rezoluce IMO A.956(23);

— rezoluce IMO A.949(23), tj. rezoluce Mezinárodní námořní organizace 949(23) nazvaná ‚Pokyny pro útočiště pro lodě potřebující pomoc‘;

— rezoluce IMO A.950(23), tj. rezoluce Mezinárodní námořní organizace 950(23) nazvaná ‚Služby námořní záchran (MAS)‘;“.

b) Písmeno k) se nahrazuje tímto:

„k) ‚příslušnými orgány‘ orgány a organizace určené členskými státy k plnění funkcí podle této směrnice;“.

c) Doplňují se nová písmena, která znějí:

„s) výrazem ‚SafeSeaNet‘ systém Společenství pro výměnu informací na moři, který ve spolupráci s členskými státy vyvinula Komise s cílem zajistit provádění právních předpisů Společenství;

t) ‚pravidelnou lodní linkou‘ řada plaveb lodí provozovaná tak, aby sloužila dopravě mezi dvěma nebo více stejnými přístavy buď podle zveřejněného jízdního řádu nebo s plavbami tak pravidelnými nebo tak četnými, že tvoří rozpoznatelnou systematickou řadu;

3) Vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 6a

Používání systémů automatické identifikace (AIS) rybářskými plavidly

Každá rybářská loď o celkové délce větší než 15 metrů plující pod vlajkou členského státu a registrovaná ve Společenství, nebo plující ve vnitřních nebo teritoriálních vodách členského státu, nebo vykládající svůj úlovek v přístavu členského státu, musí být v souladu s časovým plánem stanoveným v příloze II části I bodě 3 vybavena AIS (třídy A), který vyhovuje výkonnostním normám IMO.

Rybářská plavidla vybavená systémem AIS tento systém trvale udržují v provozu. Ve výjimečných případech může být systém AIS vypnut, pokládá-li to velitel plavidla za nutné v zájmu bezpečnosti nebo zabezpečení svého plavidla.“

4) Článek 12 se nahrazuje tímto:

„Článek 12

Povinnosti přepravce

V přístavu členského státu nesmějí být nabízeny k přepravě nebo vzaty na loď, bez ohledu na její rozměr, žádné nebezpečné nebo znečišťující věci jestliže veliteli loď nebo provozovateli loď nebylo dodáno prohlášení obsahující tyto informace:

a) informace uvedené v příloze I bodě 2;

b) pokud jde o látky uvedené v příloze I úmluvy MARPOL, bezpečnostní list, který obsahuje podrobné údaje o fyzikálně-chemických vlastnostech produktů včetně jejich viskozity vyjádřené v cSt při 50 °C a hustoty při 15 °C;

c) čísla tísňového volání přepravce nebo jakékoli jiné osoby nebo subjektu, které mají informace o fyzikálně-chemických vlastnostech produktů a o opatřeních, která mají být přijata v případě mimořádné události.

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

5) V čl. 16 odst. 1 se doplňují nová písmena, která znějí:

„d) lodě, které neohlásily nebo nemají osvědčení o pojištění nebo osvědčení o finančních zárukách podle jakýchkoliv právních předpisů Společenství a mezinárodních pravidel;

e) lodě, o nichž podali lodivodi nebo přístavní orgány zprávu, že vykazovaly zjevné nesrovnalosti, které by mohly ohrozit bezpečnost jejich plavby nebo představovat nebezpečí pro životní prostředí.“

6) Vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 18a

Opatření v případě nebezpečí způsobeného výskytem ledu

1. Domnívají-li se příslušné orgány, že s ohledem na ledové podmínky existuje vážné ohrožení bezpečnosti lidského života na moři nebo ochrany jejich námořních nebo pobřežních oblastí nebo námořních nebo pobřežních oblastí jiných států:

a) poskytnou veliteli lodi, která se nachází v oblasti jejich působnosti nebo má v úmyslu vplout do některého z jejich přístavů nebo jej opustit, příslušné informace o ledu, doporučených trasách a službách ledoborců v oblasti jejich působnosti;

b) aniž je dotčena povinnost poskytnout pomoc lodím potřebujícím pomoc a jiné povinnosti vyplývající z příslušných mezinárodních pravidel, mohou požádat, aby loď, jež se nachází v dotčené oblasti a jež má v úmyslu vplout do přístavu nebo terminálu nebo jej opustit, anebo opustit oblast kotviště, splňovala požadavky na odolnost a výkonnost odpovídající ledovým podmínkám v dotčené oblasti.

2. Opatření přijatá podle odstavce 1 se zakládají, pokud jde o údaje o ledu, na předpovědích ledových podmínek a předpovědích počasí poskytnutých kvalifikovanou meteorologickou informační službou uznávanou příslušným členským státem.“

7) V čl. 19 odst. 2 se vkládá nový pododstavec, který zní:

„Za tímto účelem předávají příslušným vnitrostátním orgánům na jejich žádost informace uvedené v článku 12.“

8) Článek 20 se nahrazuje tímto:

„Článek 20

Přijímání lodí potřebujících pomoc v útočištích

1. Přijetí nebo odmítnutí lodi potřebující pomoc v útočištích podléhá předchozímu posouzení situace provedeném na základě plánu uvedeného v článku 20a a rozhodnutí přijatému příslušným orgánem.

2. Orgány uvedené v článku 1 se pravidelně setkávají, aby si vyměnily své odborné poznatky a zlepšily opatření přijatá na základě tohoto článku. Při vzniku zvláštních situací se mohou sejit kdykoli.“

9) Vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 20a

Plány pro přijímání lodí potřebujících pomoc

1. Členské státy vypracují plány pro reakci na nebezpečí, které představují lodě potřebující pomoc v jejich výsostných vodách.

2. Plány uvedené v odstavci 1 se vypracují po konzultaci dotčených stran na základě rezolucí IMO A.949 (23) a A.950 (23) a obsahují alespoň tyto údaje:

a) označení příslušného orgánu nebo orgánů odpovídajících za přijímání a zpracování výstražných upozornění;

b) označení příslušného orgánu pro posouzení situace a přijímání rozhodnutí o přijetí nebo odmítnutí lodě potřebující pomoc ve vybraném útočišti;

c) informace o pobřeží členských států, což pomůže při posuzování lodí potřebujících pomoc v útočišti, včetně popisu environmentálních, hospodářských a sociálních faktorů a přírodních podmínek;

d) postupy posuzování pro přijetí nebo odmítnutí lodi potřebující pomoc v útočišti;

e) zdroje a zařízení vhodné pro pomoc, záchranu a boj proti znečišťování;

f) postupy pro mezinárodní koordinaci a rozhodování;

g) postupy týkající se finančních záruk a odpovědnosti zavedené pro lodě přijímané v útočištích.

3. Členské státy zveřejní název příslušného orgánu uvedeného v čl. 20 odst. 1 a orgánů určených k přijímání a zpracování výstražných upozornění.

Členské státy sdělí na požádání sousedním členským státům příslušné informace týkající se těchto plánů.

Při provádění postupů stanovených v plánech pro přijímání lodí potřebujících pomoc členské státy zajistí, aby příslušné informace byly zpřístupněny stranám, které se účastní operací.

Požádají-li o to členské státy, mají subjekty přijímající informace podle druhého a třetího pododstavce povinnost zachovávat důvěrnost.

4. Členské státy informují Komisi do ... (*) o opatřeních přijatých k provedení tohoto článku.“

10) Vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 22a

Systém SafeSeaNet

1. Členské státy zavedou na vnitrostátní nebo místní úrovni systémy pro správu námořních informací, aby bylo zajištěno zpracování informací uvedených v této směrnici.

2. Komunikační systémy zavedené podle odstavce 1 musí umožnit operativní využívání získaných informací, a zejména musejí splňovat podmínky stanovené v článku 14.

3. S cílem zajistit účinnou výměnu informací uvedených v této směrnici členské státy zajistí, aby vnitrostátní nebo místní systémy zavedené za účelem získávání, zpracování a uchování těchto informací, mohly být propojeny se systémem SafeSeaNet. Komise zajistí, aby systém SafeSeaNet byl v provozu nepřetržitě.“

11) Článek 23 se mění takto:

a) Písmeno c) se nahrazuje tímto:

„c) rozšíření oblasti pokrytí nebo zdokonalení kontrolního a informačního systému Společenství pro provoz plavidel v zájmu zlepšení identifikace a sledování lodí, přičemž se zohlední vývoj informačních a komunikačních technologií. Za tímto účelem členské státy a Komise vzájemně spolupracují na případném zavedení systémů povinného podávání hlášení, povinných služeb lodního provozu a vhodných systémů směřování lodí v zájmu jejich předání IMO ke schválení. Rovněž spolupracují v rámci příslušných regionálních nebo mezinárodních orgánů či organizací na rozvoji systémů identifikace a sledování na velké vzdálenosti;“

(*) 18 měsíců ode dne vstupu této směrnice v platnost.

b) doplňuje se nové písmeno, které zní:

„e) zajištění propojení a interoperability vnitrostátních systémů používaných pro správu informací uvedených v příloze a rozvoj a zdokonalení systému SafeSeaNet;“.

12) Vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 23a

Zpracování a správa informací o námořní bezpečnosti

1. V případě potřeby Komise zajistí zpracování, využití a předávání informací získaných podle této směrnice, orgánům určeným členskými státy.

2. Komise podle potřeby přispívá k rozvoji a provozu systémů pro sběr a šíření údajů týkajících se námořní bezpečnosti, zejména prostřednictvím systému ‚Equasis‘ nebo jakéhokoli jiného rovnocenného veřejného systému.“

13) Článek 28 se nahrazuje tímto:

„Článek 28

Výbor

1. Komisi je nápomocen Výbor pro námořní bezpečnost a zabránění znečištění z lodí (COSS) zřízený nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2099/2002 (**).

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se čl. 5a odst. 1 až 4 a článek 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.

(**) Úř. věst. L 324, 29.11.2002, s. 1. Nařízení naposledy pozměněné nařízením Komise (ES) č. 93/2007 (Úř. věst. L 22, 31.1.2007, s. 12).“

14) V příloze II části I se doplňuje nový bod, který zní:

„3. Rybářská plavidla

Rybářská plavidla o celkové délce více než 15 metrů se jsou povinna mít vybavení stanovené v článku 6a, a to podle tohoto časového plánu:

— rybářská plavidla o celkové délce 24 metrů a více, ale méně než 45 metrů: nejpozději ... (***)

— rybářská plavidla o celkové délce 18 metrů a více, ale méně než 24 metrů: nejpozději ... (***)

(***) 3 roky po vstupu této směrnice v platnost.

(****) 4 roky po vstupu této směrnice v platnost.

— rybářské plavidlo o celkové délce větší než 15 metrů, ale méně než 18 metrů: nejpozději ... (*).

Na nově postavená rybářská plavidla o celkové délce více než 15 metrů jsou povinna mít vybavení stanovené v článku 6a nejpozději ... (**).“

Článek 2

Provedení

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do ... (***). Neprodleně o nich uvědomí Komisi.

Tyto předpisy přijaté 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 hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

Článek 3

Vstup v platnost

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

Článek 4

Určení

Tato směrnice je určena členskými státy.

V ...

Za Evropský parlament
předseda

...

Za Radu
předseda nebo předsedkyně

...

(*) 5 let po vstupu této směrnice v platnost.

(**) 18 měsíců ode dne vstupu této směrnice v platnost.

(***) 18 měsíců po vstupu této směrnice v platnost.

ODŮVODNĚNÍ RADY

I. ÚVOD

V listopadu roku 2005 přijala Komise svůj návrh ⁽¹⁾ směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 2002/59/ES, kterou se stanoví kontrolní a informační systém Společenství pro provoz plavidel. Dne 13. ledna 2006 byl tento návrh předložen Radě.

Evropský parlament přijal stanovisko v prvním čtení dne 25. dubna 2007.

Evropský hospodářský a sociální výbor přijal stanovisko dne 13. září 2006 ⁽²⁾.

Výbor regionů přijal stanovisko dne 15. června 2006 ⁽³⁾.

V rámci postupu spolurozhodování (článek 251 Smlouvy o ES) dosáhla Rada dne 7. června 2007 politické dohody o návrhu směrnice. Po právní a jazykové revizi přijala Rada společný postoj dne 6. června 2008.

II. CÍL

Hlavním cílem navrhované směrnice je pozměnit směrnici 2002/59/ES, aby se zapracovala dodatečná opatření pro zvýšení bezpečnosti plavidel a ochrany životního prostředí a pro sjednocení provádění ustanovení o „útočističích“.

Návrh zejména zahrnuje vývoj systému Společenství pro výměnu informací na moři SafeSeaNet, nezávislý orgán pro přijímání lodí v nesnázích určený členskými státy, opatření přijímaná v případě výskytu ledu a zacházení s nepojištěnými plavidly. Návrh dále předpokládá používání automatických identifikačních systémů (AIS), které má být uloženo jako povinné pro rybářská plavidla o délce nad 15 metrů, a zprůsňování informačních povinností přepravců.

III. ANALÝZA SPOLEČNÉHO POSTOJE

Obecné poznámky

Společný postoj k výše uvedenému návrhu ve znění dohodnutém Radou aktualizuje platnou směrnici s cílem přispět ke zvýšení bezpečnosti na moři. Ačkoli Rada souhlasí s Komisí, pokud jde o cíl návrhu, přístup Rady zahrnul některé úpravy zaměřené na zvýšení bezpečnosti na rybářských plavidlech o celkové délce větší než 15 metrů tím, že je vybavuje automatickými identifikačními systémy (AIS), stanoví pravidla pro přijímání nebo odmítání lodí potřebujících pomoc v útočističích a posiluje sledování lodí prostřednictvím systému pro výměnu informací SafeSeaNet.

Je třeba připomenout, že společný postoj rovněž zahrnuje řadu změn jiných než předpokládaných ve stanovisku Evropského parlamentu po prvním čtení, protože ustanovení z příslušného návrhu Komise byla doplněna novými prvky nebo byla zcela přepracována.

Kromě toho byla provedena řada redakčních změn, jejichž cílem je pouze vyjasnit znění nebo zajistit celkovou soudržnost dané směrnice.

Během jednání v rámci příslušných orgánů Rady byl zásadní význam přikládán dvěma hlavním otázkám, a to vybavení rybářských plavidel automatickými identifikačními systémy (AIS) a přijímání lodí v útočističích.

Konkrétní otázky

A. Používání automatických identifikačních systémů (AIS)

Používání automatických identifikačních systémů (AIS, třída A) rybářskými plavidly o celkové délce více než 15 metrů, jež je jedním z hlavních rysů pozměněné směrnice, bylo Radou přijato. Rada je však toho názoru, že je nutné jasně určit, na která plavidla se tato povinnost vztahuje. Za tímto účelem upravuje společný postoj Rady návrh Komise a přesně stanoví podmínky tohoto povinného ustanovení.

⁽¹⁾ Dokument 5171/06 – KOM(2005) 589 v konečném znění.

⁽²⁾ Úř. věst. C 318, 23.12.2006.

⁽³⁾ Úř. věst. C 229, 22.9.2006.

Rada dále přijala změnu 17 Evropského parlamentu a ve směrnici je proto odkaz na rezoluci Mezinárodní námořní organizace A.917(22) (pokyny pro užívání AIS na palubě).

Rada rovněž přezkoumala časový plán provádění (příloha II část I) navržený Komisí s cílem zajistit, aby časová omezení byla pro zúčastněné strany prakticky zvládnutelná. Rada zastává názor, že je nutné určit, že u plavidel vybavených AIS musí být tento systém vždy v provozu, s výjimkou některých konkrétních případů.

B. Přijímání lodí v útočištích

Rada je toho názoru, že pokud jde o přijímání lodí v útočištích, členské státy by měly uplatňovat pokyny IMO o útočištích pro lodí potřebujících pomoc (rezoluce IMO A.949(23)), které stanoví, že příslušný členský stát má právo přijmout loď do útočiště nebo jí takový přístup odmítnout. Úprava návrhu Komise ze strany Rady upřesňuje, že přijetí nebo odmítnutí lodí potřebujících pomoc v útočišti vychází z předchozího vyhodnocení situace provedeného na základě plánu přijímání a z rozhodnutí přijatého příslušným orgánem. Podle názoru Rady je nutné zajistit, aby plány přijímání byly vypracovány na základě rezolucí IMO A.949(23) (pokyny IMO o útočištích pro lodě potřebující pomoc) a A.950(23) (služby námořní pomoci).

Na rozdíl od Komise je Rada dále toho názoru, že plány pro přijímání lodí potřebujících pomoc by měly obsahovat informace o pobřeží daných členských států, jež by měly napomoci vyhodnotit situaci lodě potřebující pomoc v útočišti. Pokud jde o informování sousedních členských států o těchto plánech, zavedla Rada pro členské státy možnost stanovit důvěrnost.

Další otázkou vznesenou při jednáních v rámci orgánů Rady v souvislosti s přijímáním v útočištích byla role „příslušného orgánu“. Rada vložila další definici „příslušného orgánu“ zaměřenou na lepší pochopení tohoto pojmu a na popis role daného příslušného orgánu. Záměrem Rady je ponechat členským státům dostatečnou pružnost, aby mohly organizovat své příslušné orgány a řádně zohlednit své vnitřní správní a organizační struktury.

Různé otázky

Vedle výše uvedených dvou hlavních otázek Rada dále upravila návrh Komise, zejména pokud jde o opatření v případě výskytu ledu. Pokud jde o tuto záležitost, bylo stanoveno, že příslušné orgány by měly postupovat tak, aby nebyly dotčeny povinnosti pomoci a příslušná mezinárodní pravidla.

Pokud jde o navrhované ustanovení o finančních zárukách umožňující členským státům požadovat po provozovateli plavidla osvědčení o pojištění nebo finanční záruku, Rada je toho názoru, že není vhodné odkazovat na jiný návrh Komise, který je projednáván v rámci postupu spolurozhodování (návrh o občanskoprávní odpovědnosti a finančních zárukách majitelů plavidel).

Pokud jde o vstup pozměněné směrnice v platnost, lhůta daná členským státům pro uvedení vnitrostátních prováděcích opatření pro tuto navrhovanou směrnici v platnost byla prodloužena ze 12 na 18 měsíců.

Pokud jde o SafeSeaNet, společné stanovisko Rady obsahuje ustanovení založené na návrhu 65 Evropského parlamentu, podle něhož Komisí zajistí, aby systém SafeSeaNet byl v provozu nepřetržitě.

IV. ZMĚNY EVROPSKÉHO PARLAMENTU

Společné stanovisko zapracovává některé změny Evropského parlamentu přijaté v prvním čtení, které zlepšují nebo upřesňují znění navrhované směrnice.

Rada přijala v plném rozsahu změny 17 a 65 Evropského parlamentu (ve znění uvedeném v dokumentu 8724/07) a souhlasila s přepracováním změn 22 a 23 tak, aby čl. 6a odst. 2 zněl takto: „Rybářská plavidla vybavená systémem AIS tento systém trvale udržují v provozu. Ve výjimečných případech může být systém AIS vypnut, pokládá-li to velitel plavidla za nutné v zájmu bezpečnosti nebo zabezpečení svého plavidla.“

Společné stanovisko však nezohledňuje všechny ostatní změny Evropského parlamentu. Tyto změny nebyly z různých důvodů pro Radu přijatelné. Například změny 10, 11, 15, 18, 35 a 45 Radou nemohly být přijaty, protože jejich cílem je rozšíření oblasti působnosti směrnice. Změny 5, 31, 32, 33 a 34, které souvisí s příslušným orgánem, není možné Radou přijmout, protože jsou příliš konkrétní a podrobné. Vedly by k organizační nepružnosti a neumožnily by zohlednit zvláštní podmínky příslušných členských států. Pokud jde o používání systému AIS rybářskými plavidly, Rada podporuje délku plavidla navrhanou Komisí, přičemž rovněž zohledňuje další úpravy v tomto směru uvedené ve společném postoji. Rada proto nemohla podpořit změny 24, 50 a 51. Změny 8, 9, 38, 39, 40 a 41 považovala Rada za nevhodné, protože odkazují na jiný návrh třetího balíčku týkajícího se námořní bezpečnosti, který je dosud projednáván v rámci postupu spolurozhodování. Pokud jde o výměnu důvěrných informací (změny 7, 37, 44, 47 a 64), Rada zastává názor, že tyto změny by mohly vyvolat některé problémy související s důvěrností příslušných informací. Konečně pokud jde o změny 50, 52, 53 a 54, které konkrétně uvádějí, kdy jsou různá rybářská plavidla předmětem ustanovení směrnice, Rada je toho názoru, že pro zúčastněné strany by mohl být vhodnější časový plán provádění uvedený ve společném postoji.

Rada se rovněž domnívá, že některé změny by byly vhodnější jako body odůvodnění, např. změny 42 a 43.

V. ZÁVĚR

Rada zastává názor, že společný postoj umožňuje členským státům přijímat vhodná a preventivní opatření, jakož i správně reagovat na nebezpečné situace.

Rada s potěšením očekává, že za účelem brzkého přijetí této směrnice dojde ke konstruktivním jednáním s Evropským parlamentem.
