

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2009/17/ES

ze dne 23. dubna 2009,

kterou se mění směrnice 2002/59/ES, kterou se stanoví kontrolní a informační systém Společenství pro provoz plavidel

(Text s významem pro EHP)

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⁾ s ohledem na společný návrh schválený dohodovacím výborem dne 3. února 2009,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Přijetím směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/59/ES ⁽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.

⁽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 (Úř. věst. C 74 E, 20.3.2008, s. 533), společný postoj Rady ze dne 6. června 2008 (Úř. věst. C 184 E, 22.7.2008, s. 1), postoj Evropského parlamentu ze dne 24. září 2008 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku), rozhodnutí Rady ze dne 26. února 2009 a legislativní usnesení Evropského parlamentu ze dne 11. března 2009 (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku).

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 208, 5.8.2002, s. 10.

(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 v oblastech spadajících do jejich působnosti. Systém Společenství pro výměnu informací na moři „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 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 pobřežním orgánům umožněn snadnější přístup k charakteristikám uhlovodíků přepravovaných po moři, což je významný faktor při volbě nevhodnějších způsobů zvládnutí 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. Mezinárodní námořní organizace (IMO) uznala, že zveřejnění loděmi vysílaných údajů AIS na internetu či jinde pro komerční účely by mohlo ohrozit bezpečnost lodí a přístavů, a vyzvala vlády svých členů, aby v souladu s ustanoveními svých vnitrostátních právních předpisů odradily subjekty od zpřístupňování údajů AIS třetím osobám za účelem jejich zveřejnění na internetu či jinde. Kromě toho by se měla zajistit důvěrnost údajů zaslaných členskými státy podle této směrnice a členské státy by s nimi měly nakládat v souladu s touto směrnicí.

- (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) Členský stát je na požádání oprávněn požadovat od jiného členského státu informace týkající se určité lodi a nebezpečného nebo znečišťujícího zboží, které přepravuje. Tyto informace by měly být k dispozici s využitím SafeSeaNet a měly by být požadovány pouze z důvodů námořní bezpečnosti nebo ochrany životního prostředí v mořích. Je proto nezbytné, aby Komise zkoumala možné problémy bezpečnosti sítě a informací.
- (9) Směrnice 2002/59/ES stanoví, že členské státy mají přijmout zvláštní opatření, pokud jde o lodě představující možné ohrožení bezpečnosti vzhledem ke způsobu jejich fungování nebo k jejich stavu. 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 mimořádné špatné počasí, zohlednit potenciální nebezpečí tvorby ledu pro loďní dopravu. Jestliže se tedy příslušný orgán určený členskými státy 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. Členské státy by měly mít možnost ověření, zda nezbytná dokumentace na palubě poskytuje důkazy o tom, že loď splňuje požadavky na odolnost a výkonnost odpovídající ledoým podmínkám v dotčené oblasti.
- (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 útočistiích 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 než na lodě v nesnázích, měla by být uvedena směrnice odpovídajícím způsobem pozměněna. Touto směrnicí nejsou dotčena pravidla použitelná v případě záchranných akcí, jakými jsou například pravidla stanovená Mezinárodní úmluvou o pátrání a záchraně na moři, kdy jsou ohroženy lidské životy.
- (12) Aby se zohlednily lodě potřebující pomoc, jak je uvedeno v rezoluci IMO A.949(23), měl by se určit příslušný orgán nebo orgány za účelem přijímání rozhodnutí s ohledem na snížení rizik námořní bezpečnosti a ochrany lidských životů a životního prostředí.
- (13) 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 nutně 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.
- (14) 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.

- (15) Námořníci se uznávají jako zvláštní kategorie pracovníků a vzhledem ke globální povaze námořního průmyslu a různým právním řádům, se kterými mohou přijít do styku, vyžadují zvláštní ochranu, zejména v oblasti styku s veřejnými orgány. V zájmu zvýšené námořní bezpečnosti by námořníci měli mít možnost dovolávat se spravedlivého zacházení v případě námořní nehody. Jejich lidská práva a důstojnost by měla být vždy zachována a veškerá bezpečnostní vyšetřování by měla být prováděna spravedlivě a rychle. Je proto žádoucí, aby členské státy v souladu se svými vnitrostátními právními předpisy zohledňovaly příslušná ustanovení pokynů IMO o spravedlivém zacházení s námořníky v případě námořní nehody.
- (16) V případě lodě potřebující pomoc může být nezbytné přijmout rozhodnutí, pokud jde o přijímání takové lodě v útočišti. To je obzvláště důležité v případě situace, která může způsobit ztrátu lodi nebo je nebezpečná pro životní prostředí či plavbu. V takovém případě je nezbytné, aby bylo možné vyzvat orgán členského státu, v závislosti na vnitřní struktuře členského státu, který má potřebné odborné znalosti a pravomoci k přijetí nezávislých rozhodnutí, pokud jde o přijetí lodí v „útočišti“. Je důležité, aby se rozhodnutí přijalo po předběžném vyhodnocení situace na základě informací uvedených v příslušném plánu přijímání lodí v „útočišti“. Je žádoucí, aby příslušné orgány byly orgány stálými.
- (17) 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 zvláštních odborných znalostí z oblasti námořní dopravy a odpovídajících informací, které má příslušný orgán k dispozici.
- (18) Je nutné, aby se přístavy, které přijmou loď, mohly spolehnout na bezodkladnou náhradu nákladů a všech škod souvisejících s touto akcí. Pro tento účel je důležité, aby se použily příslušné mezinárodní úmluvy. Členské státy by měly usilovat o vytvoření právního rámce, podle kterého by mohly ve výjimečných případech a v souladu s právem Společenství, zajistit náhradu nákladů a hospodářských ztrát, které utrpěl přístav nebo jiný subjekt v důsledku přijetí lodě v útočišti. Dále by měla Komise přezkoumat stávající mechanismy v členských státech zajišťující náhradu případných hospodářských ztrát, které utrpěl přístav nebo jiný subjekt, a na základě tohoto přezkumu by měla Komise navrhnout a zhodnotit jednotlivé alternativy politik.
- (19) Při vypracování takových plánů by členské státy měly shromáždit informace o možných útočištích na pobřeží tak, aby příslušný orgán mohl v případě nehody nebo mimořádné události na moři jasně a rychle stanovit nejvhodnější 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.
- (20) Je důležité vhodným způsobem zveřejňovat seznam příslušných orgánů odpovědných za rozhodování o přijetí lodí v útočišti i seznam orgánů odpovědných za přijímání a zpracování výstražných upozornění. Pro strany, které se účastní námořní záchranné operace, včetně společností zajišťujících záchranu a odvláčení, jakož i pro orgány sousedních členských států, které mohou být postiženy mimořádnou událostí na moři, může být rovněž užitečné mít přístup k důležitým informacím.
- (21) Chybějící finanční pojištění nezbavuje členský stát povinnosti provést předběžné vyhodnocení a rozhodnout o přijetí lodí v útočišti. Ačkoli příslušné orgány mohou ověřit, zda je loď kryta pojištěním nebo jinou platnou formou finanční záruky umožňující přiměřené odškodnění nákladů a škod souvisejících s jejím přijetím v útočišti, nesmí žádost o tyto informace záchrannou akci zpozdit.
- (22) 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.
- (23) 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. Systém SafeSeaNet by se měl zaměřit na snížení administrativní zátěže a nákladů odvětví a členských států. Měl by se rovněž zaměřit na usnadnění případného jednotného provádění mezinárodních předpisů týkajících se podávání zpráv a oznamování.

- (24) 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.
- (25) Aby se dosáhlo úspor nákladů a zabránilo zbytečné instalaci zařízení na paluby lodí plujících v námořních oblastech, které jsou pokryty stálými stanicemi AIS, měly by členské státy a Komise spolupracovat při stanovení požadavků týkajících se instalace zařízení pro přenos informací ze systému LRIT a měly by IMO předat veškerá případná opatření.
- (26) Zveřejněním údajů AIS a LRIT, které jsou přenášeny loděmi, by neměla být ohrožena bezpečnost nebo zabezpečení nebo ochrana životního prostředí.
- (27) 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.
- (28) 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.
- (29) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (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. Dosavadní výbor by se tudíž měl nahradit Výborem pro námořní bezpečnost a zabránění znečištění z lodí.
- (30) Rovněž by se měly zohlednit změny mezinárodních nástrojů, na které je odkazováno.
- (31) 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⁾.
- (32) 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 1999/468/ES.
- (33) V souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) 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.
- (34) 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.
- (35) Směrnice 2002/59/ES by proto měla být odpovídajícím způsobem změněna,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Změny

Směrnice 2002/59/ES se mění takto:

1) Čl. 2 odst. 2 se mění takto:

a) návětí se nahrazuje tímto:

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

⁽²⁾ Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23.

⁽³⁾ Úř. věst. L 208, 5.8.2002, s. 1.

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

⁽¹⁾ Úř. věst. L 324, 29.11.2002, s. 1.

b) písmeno c) se nahrazuje tímto:

„c) zásobníky na lodích s hrubou prostorností menší než 1 000 tun a lodní zásoby a vybavení pro použití na palubě všech lodí.“

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 záchrany (MAS)“,

— pokyny IMO o spravedlivém zacházení s námořníky v případě námořní nehody, tj. pokyny připojené k rezoluci LEG. 3(91) právního výboru IMO ze dne 27. dubna 2006 a schválené správní radou Mezinárodní organizace práce na jejím 296. zasedání ve dnech 12.–16. června 2006.“;

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 častými, že tvoří rozpoznatelnou systematickou řadu;

„rybářským plavidlem“ jakékoli plavidlo vybavené pro účely obchodního využití živých vodních zdrojů;

u) „rybářským plavidlem“ jakékoli plavidlo vybavené pro účely obchodního využití živých vodních zdrojů;

v) „lodí potřebující pomoc“ loď, která se nachází v situaci, jež může způsobit ztrátu lodí nebo ohrozit životní prostředí nebo plavbu, aniž by tím byla dotčena ustanovení úmluvy SAR týkající se záchrany osob;

w) „systémem LRIT“ systém pro identifikaci a sledování lodí na velké vzdálenosti v souladu s ustanoveními úmluvy SOLAS V/19-1.“

3) Vkládají se nové články, které 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 výkonostním 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.

Článek 6b

Používání systémů pro identifikaci a sledování lodí na velké vzdálenosti (LRIT)

1. Lodě, na které se použije nařízení SOLAS V/19-1 a normy výkonu a funkční požadavky přijaté IMO, se vybaví zařízením LRIT v souladu s uvedeným nařízením, když zastavují u přístavu členského státu.

Členské státy a Komise spolupracují s cílem stanovit požadavky pro instalaci zařízení LRIT na palubách lodí plujících ve vodách pokrytých stálými stanicemi AIS členských států a předloží organizaci IMO případná odpovídající opatření.

2. Komise spolupracuje s členskými státy za účelem zřízení Evropského datového centra LRIT, které bude zpracovávat informace o identifikaci a sledování na velké vzdálenosti.“

4) Článek 12 se nahrazuje tímto:

„Článek 12

Požadavky na informace týkající se přepravy nebezpečného zboží

1. 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 lodě nebo provozovateli lodě před naložením zboží na palubu 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 případně obsahuje podrobné údaje o fyzikálně-chemických vlastnostech produktů včetně jejich viskozity vyjádřené v cSt při 50 °C a hustoty při 15 °C a ostatní údaje obsažené v bezpečnostním listu v souladu s rezolucí IMO MSC. 150 (77);

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.

2. Plavidla připlouvající z přístavu vně Společenství a zastavující se v přístavu některého členského státu, která mají na palubě nebezpečné nebo znečišťující zboží, musí disponovat prohlášením přepravce obsahujícím informace požadované podle odstavce 1 (a), (b) a (c).

3. Je povinností a odpovědností přepravce doručit veliteli lodě nebo provozovateli lodě prohlášení uvedené ve druhém odstavci a zajistit, aby náklad nabízený k přepravě byl skutečně ten, který je deklarován v souladu s odstavcem 1.“

5) V čl. 14 odst. 2 se písmeno c) nahrazuje tímto:

„c) na vyžádání, s využitím SafeSeaNet a je-li to potřebné pro účely námořní bezpečnosti nebo ochrany životního prostředí v mořích, musí být členské státy schopny

zaslat neprodleně informace o lodi a nebezpečném či znečišťujícím zboží na palubě, celostátním či místním příslušným orgánům jiného členského státu.“

6) Článek 15 se nahrazuje tímto:

„Článek 15

Výjimky

1. Členské státy mohou osvobodit linkovou dopravu mezi přístavy umístěnými na jejich území od povinností uvedených v článcích 4 a 13, jestliže jsou splněny tyto podmínky:

a) společnost provozující tuto linkovou dopravu vypracuje a pravidelně aktualizuje seznam dotčených lodí a tento seznam zasílá příslušným dotčeným orgánům;

b) pro každou vykonanou plavbu jsou informace uvedené v bodě 1, případně v bodě 3 přílohy I, uchovávány, aby byly na požádání k dispozici příslušnému orgánu. Společnost musí zřídit vnitřní systém, který zajistí, aby mohly být tyto informace na požádání, 24 hodin denně, bez prodlení a v souladu s čl. 4 odst. 1, případně s čl. 13 odst. 4, elektronicky zasílány příslušnému orgánu;

c) jakákoli odchylka od předpokládané doby příjezdu do cílového přístavu nebo do lodivodské stanice v délce tří hodin nebo více se v souladu s článkem 4, případně s článkem 13, nahlásí příslušnému orgánu;

d) výjimky se udělí pouze konkrétním lodím zajišťujícím konkrétní linku.

Linková doprava se považuje za pravidelnou pro účely prvního pododstavce, pokud se předpokládá, že bude provozována alespoň po dobu jednoho měsíce.

Výjimky z povinností uvedených v článcích 4 a 13 se týkají pouze plaveb, jejichž předpokládaná délka je nejvýše 12 hodin.

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 ostatní členské státy o udělení výjimky pro tuto dopravu. Všechny zúčastněné členské státy včetně dotčených pobřežních států vzájemně spolupracují při udělování výjimek dotčené dopravě v souladu s podmínkami stanovenými v odstavci 1.

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 výsadu výjimky dotčené společnosti okamžitě odejmou.

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

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

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

e) loď, 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.“

8) 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 anebo 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, doložila, že

splňuje 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.“

9) Článek 19 se mění takto:

a) v odstavci 2 se vkládá nový pododstavec, který zní:

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

b) doplňuje se nový odstavec, který zní:

„4. V souladu se svými vnitrostátními právními předpisy zohledňují členské státy příslušná ustanovení pokynů IMO o spravedlivém zacházení s námořníky v případě námořní nehody, ke které došlo ve vodách spadajících pod jejich pravomoc.“

10) Článek 20 se nahrazuje tímto:

„Článek 20

Příslušný orgán pro přijímání lodí potřebujících pomoc

1. Členský stát určí příslušný orgán nebo orgány, které mají potřebné odborné znalosti a pravomoc nezávisle rozhodovat z vlastní iniciativy během záchranné akce o přijetí lodí potřebujících pomoc.

2. Orgán či orgány uvedené v odstavci 1 mohou případně a zejména v případě ohrožení námořní bezpečnosti nebo ochrany životního prostředí přijmout opatření uvedené v demonstračním seznamu v příloze IV.

3. Orgán či orgány uvedené v odstavci 1 se pravidelně setkají za účelem výměny odborných znalostí a zdokonalení opatření přijatých podle tohoto článku. Mohou se setkat kdykoliv na základě zvláštních okolností.“

11) Vkládají se nové články, které zní:

„Článek 20a

Plány pro přijímání lodí potřebujících pomoc

1. Členské státy vypracují plány pro přijímání lodí jako reakci na nebezpečí, které představují lodě potřebující pomoc v jejich výsostných vodách, včetně případného ohrožení lidských životů a životního prostředí. Orgán nebo orgány uvedené v čl. 20 odst.1 se podílejí na vypracování a provádění těchto plánů.

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 a o veškerých prvcích, které usnadní předchozí posouzení i rychlé rozhodnutí ohledně výběru útočiště pro loď, včetně popisu environmentálních, hospodářských a sociálních faktorů a přírodních podmínek;
- d) postupy posuzování pro přijetí nebo odmítnutí lodí 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 a kontaktní adresu orgánu nebo orgánů uvedených 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 30. listopadu 2010 o opatřeních přijatých k provedení tohoto článku.

Článek 20b

Rozhodnutí o přijímání lodí

Orgán nebo orgány uvedené v čl. 20 odst. 1 rozhodují o přijetí lodí v útočišti po předchozím posouzení situace provedeném na základě plánů uvedených v článku 20a. Orgán nebo orgány zajistí přijetí lodí v místě útočiště, pokud se domnívají, že uvedené přijetí je nejlepším možným postupem pro účely ochrany lidských životů a životního prostředí.

Článek 20c

Finanční zajištění a náhrady

1. Chybějící osvědčení o pojištění ve smyslu článku 6 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/20/ES ze dne 23. dubna 2009 o pojištění majitelů lodí pro námořní nároky (*) neosvobozuje členský stát od předchozího vyhodnocení a rozhodnutí podle článku 20b, ani není považován za dostatečný důvod pro to, aby členský stát odmítl přijmout loď v útočišti.

2. Aniž je dotčen odstavec 1, může členský stát při přijetí lodě v útočišti požádat provozovatele, agenta nebo velitele lodě o předložení osvědčení o pojištění ve smyslu článku 6 směrnice 2009/20/ES. Vyžádání tohoto osvědčení nesmí vést k prodlevám při přijímání lodě potřebující pomoc.

Článek 20d

Přezkum Komisí

Komise přezkoumá stávající mechanismy v členských státech zajišťující náhradu případných hospodářských ztrát, které utrpěl přístav nebo jiný subjekt v důsledku rozhodnutí přijatého v souladu s čl. 20 odst. 1. Na základě tohoto přezkumu Komise navrhne a zhodnotí jednotlivé alternativy politik. Komise do 31. prosince 2011 podá Evropskému parlamentu a Radě zprávu o výsledcích tohoto přezkumu.

(*) Úř. věst. L 131, 28.5.2009, s. 128.“

12) 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. Popis a zásady systému SafeSeaNet jsou stanoveny v příloze III.

4. Aniž by byl dotčen odstavec 3, při provozování činnosti v rámci dohod uvnitř Společenství, přeshraničních meziregionálních či mezinárodních projektů v rámci Společenství, členské státy zajistí, aby vytvořené informační systémy nebo sítě odpovídaly požadavkům této směrnice a aby byly slučitelné a propojené se systémem SafeSeaNet.“

13) 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;“;

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;“.

14) Vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 23a

Zpracovávání 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.“

15) Článek 24 se nahrazuje tímto:

„Článek 24

Důvěrnost údajů

1. Členské státy v souladu s právním předpisy Společenství nebo se svými vnitrostátními právními předpisy přijmou opatření k zajištění důvěrnosti informací, které se jim zasílají podle této směrnice a použijí tyto informace pouze v souladu s touto směrnicí.

2. Komise prošetří případné problémy s bezpečností sítí a informací a navrhne vhodné změny přílohy III s cílem zvýšit bezpečnost sítě.“

16) Články 27 a 28 se nahrazují tímto:

„Článek 27

Postup pro přijímání změn

1. Odkazy na nástroje Společenství a Mezinárodní námořní organizace v této směrnici, definice uvedené v článku 3 a přílohy mohou být měněny s cílem uvést je do souladu s ustanoveními práva Společenství nebo mezinárodního práva, přijatými, pozměněnými nebo uvedenými v platnost, pokud tyto změny nerozšiřují oblast působnosti této směrnice.

Tato opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky této směrnice, se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 28 odst. 2.

2. Přílohy I, III a IV mohou být měněny na základě zkušeností získaných při uplatňování této směrnice, pokud tyto změny nerozšiřují oblast působnosti této směrnice.

Tato opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky této směrnice, se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 28 odst. 2.

Článek 28

Projednávání ve výboru

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.“

17) V příloze I bodu 4 se odrážka X nahrazuje tímto:

„— X. různé:

— vlastnosti a odhadovaná množství pohonných hmot v zásobnících pro plavidla s hrubou prostorností více než 1 000 tun,

— stav provozu plavidla.“

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

„3. Rybářská plavidla

Rybářská plavidla o celkové délce více než 15 metrů 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 31. května 2012,

— rybářská plavidla o celkové délce 18 metrů a více, ale méně než 24 metrů: nejpozději 31. května 2013,

— rybářské plavidlo o celkové délce větší než 15 metrů, ale méně než 18 metrů: nejpozději 31. května 2014.

Na nově postavená rybářská plavidla o celkové délce více než 15 metrů jsou povinna mít vybavení stanovené v článku 6a nejpozději 30. listopadu 2010.“

19. Příloha III se nahrazuje textem obsaženým v příloze této směrnice.

Článek 2

Provedení

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do 30. listopadu 2010 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.

Ve Štrasburku dne 23. dubna 2009.

Za Evropský parlament
předseda
H.-G. PÖTTERING

Za Radu
předseda
P. NEČAS

PŘÍLOHA

„PŘÍLOHA III

ELEKTRONICKÉ ZPRÁVY A SYSTÉM SAFESEANET

1. **Obecná koncepce a struktura**

Systém Společenství pro výměnu informací na moři SafeSeaNet umožní příjem, uchovávání, vyhledávání a výměnu informací souvisejících s námořní bezpečností, bezpečností v přístavech a na moři, mořským životním prostředím a efektivitou námořní dopravy a přepravy.

Systém SafeSeaNet je specializovanou sítí, jež byla vytvořena s cílem usnadňovat výměnu údajů v elektronickém formátu mezi členskými státy a s cílem poskytnout Komisi příslušné informace v souladu s právními předpisy Společenství. Skládá se ze sítě vnitrostátních systémů SafeSeaNet umístěných v jednotlivých členských státech a centrální databáze systému SafeSeaNet, která slouží jako jejich styčný bod.

Systém SafeSeaNet propojí všechny vnitrostátní systémy SafeSeaNet a zahrnuje centrální databázi systému SafeSeaNet.

2. **Řízení, provoz, rozvoj a podpora systému SafeSeaNet**2.1 *Povinnosti*2.1.1 *Vnitrostátní systémy SafeSeaNet*

Členské státy vytvoří a podporují vnitrostátní systémy SafeSeaNet, čímž umožňují výměnu námořních údajů mezi oprávněnými uživateli pod odpovědností příslušného vnitrostátního orgánu.

Příslušný vnitrostátní orgán odpovídá za řízení vnitrostátního systému, což zahrnuje koordinaci poskytovatelů a uživatelů údajů na vnitrostátní úrovni a zajištění určení UN LOCODES a dále zřízení a provádění potřebné infrastruktury výpočetní techniky a postupů popsanych v kontrolním dokumentu rozhraní a funkčnosti uvedeném v bodu 2.3.

Vnitrostátní systém SafeSeaNet umožní propojení oprávněných uživatelů pod odpovědností příslušného vnitrostátního orgánu a může být zpřístupněn identifikovaným aktérům námořní dopravy (majitelům lodí, agentům, velitelům, námořním dopravcům a ostatním), pokud získali povolení od příslušného vnitrostátního orgánu, zejména za účelem poskytování elektronického předávání zpráv podle právních předpisů Společenství.

2.1.2 *Centrální systém SafeSeaNet*

Komise je odpovědná za řízení a rozvoj, na úrovni vytváření politik, centrálního systému SafeSeaNet a za dohled nad ním ve spolupráci s členskými státy, přičemž v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1406/2002 ⁽¹⁾ agentura ve spolupráci s členskými státy a Komisí odpovídá za technické provádění.

Centrální systém SafeSeaNet funguje jako uzlový bod propojující všechny vnitrostátní systémy SafeSeaNet a stanoví potřebnou infrastrukturu a postupy informačních technologií popsanych v „kontrolním dokumentu rozhraní a funkčnosti“ uvedeném v odstavci 2.3.

2.2 *Zásady řízení*

Komise vytvoří řídicí skupinu na vysoké úrovni, která přijme jednacím řád. Tato skupina sestává ze zástupců z členských států a Komise oprávněných

— vydávat doporučení, pokud jde o zlepšení efektivitu a bezpečnosti systému SafeSeaNet,

— hodnotit činnost centrálního systému SafeSeaNet a vnitrostátních systémů SafeSeaNet,

— pomáhat Komisi při přezkumu výkonnosti systému,

— schválit kontrolní dokument rozhraní a funkčnosti uvedený v odstavci 2.3 a jeho následné změny.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 208, 5.8.2002, s. 1.

2.3 *Kontrolní dokument rozhraní a funkčnosti a technická dokumentace systému SafeSeaNet*

Ve spolupráci s členskými státy Komise vytvoří a bude prosazovat „kontrolní dokument rozhraní a funkčnosti“ (IFCD).

Dokument IFCD poskytuje podrobný popis požadavků, pokud jde o činnosti, postupů uplatňovaných na vnitrostátní a centrální prvky systému SafeSeaNet, navrženého aby zajistil soulad s příslušnými právními předpisy Společenství.

Dokument IFCD rovněž obsahuje pravidla vztahující se na

- pokyny pro přístupová práva pro řízení kvality údajů,
- bezpečnostní specifikace pro přenos a výměnu a
- archiv informací na vnitrostátní a centrální úrovni.

Dokument IFCD uvádí způsoby uchovávání informací o nebezpečných a znečišťujících věcech a dostupnost těchto informací v souvislosti s linkovou dopravou, již byla udělena v souladu s článkem 15 výjimka.

Technickou dokumentaci související se systémem SafeSeaNet, jako jsou normy pro formát výměny údajů, příručky pro uživatele a specifikace zabezpečení systému, vytváří a prosazuje Evropská agentura pro námořní bezpečnost ve spolupráci se členskými státy.

3. **Výměna údajů prostřednictvím systému SafeSeaNet**

Systém používá normy daného průmyslu a je schopen vzájemné interakce s veřejnými i soukromými systémy používanými k vytváření, poskytování a získávání informací v rámci systému SafeSeaNet.

Komise a členské státy spolupracují za účelem přezkumu proveditelnosti a rozvoje funkčnosti způsobem, který umožní, aby poskytovatelé údajů, včetně velitelů, majitelů, agentů, provozovatelů, přepravců a příslušných orgánů, poskytovali dané informace podle možnosti pouze jednou. Členské státy zajistí, aby byly poskytnuté informace přístupné k použití ve všech příslušných zprávách, oznámeních a systémech služby pro řízení lodní dopravy a informační služby týkající se lodní dopravy (VTMIS).

Elektronické zprávy, jejichž výměna proběhla v souladu s touto směrnicí a příslušnými právními předpisy Společenství, jsou šířeny prostřednictvím systému SafeSeaNet. Za tímto účelem členské státy vytvoří a budou prosazovat nezbytná rozhraní pro přenos dat elektronickou cestou do systému SafeSeaNet.

Pokud pravidla přijatá na mezinárodní úrovni připouštějí směrování informací ze systému LRIT týkajících se plavidel třetích zemí, využije se systému SafeSeaNet k tomu, aby informace ze systému LRIT, jež byly získány v souladu s článkem 6b této směrnice, byly jeho prostřednictvím šířeny mezi členskými státy.

4. **Bezpečnost a přístupová práva**

Centrální systém a vnitrostátní systémy SafeSeaNet musí splňovat požadavky této směrnice týkající se důvěrnosti informací a rovněž zásad bezpečnosti a specifikací popsaných v dokumentu IFCD.

Členské státy určí všechny uživatele, jejichž role a soubor přístupových práv se stanoví v souladu s dokumentem IFCD.“
