

31998L0018

15.5.1998

ÚŘEDNÍ VĚSTNÍK EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

L 144/1

SMĚRNICE RADY 98/18/ES**ze dne 17. března 1998****o bezpečnostních pravidlech a normách pro osobní lodě**

RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství,
a zejména na čl. 84 odst. 2 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise ⁽¹⁾,

s ohledem na stanovisko Hospodářského a sociálního
výboru ⁽²⁾,

v souladu s postupem stanoveným v článku 189c Smlouvy ⁽³⁾,

volného pohybu služeb v námořní dopravě v členských
státech (námořní kabotáž) stanovené v nařízení (EHS)
č. 3577/92 ⁽⁶⁾ bude ve Společenství dosaženo
v následujících několika letech;

(5) vzhledem k tomu, že k dosažení vysoké úrovně bezpeč-
nosti a odstranění překážek obchodu je nutné vytvořit
harmonizované normy bezpečnosti na přiměřené úrovni
pro osobní lodě a plavidla provozující vnitrostátní
plavbu; že normy pro plavidla mezinárodní plavby zpra-
covává Mezinárodní námořní organizace (IMO); že tato
směrnice zavádí postupy, jak požádat IMO o opatření,
aby byly normy pro mezinárodní plavbu uvedeny do
souladu s normami této směrnice;

(1) vzhledem k tomu, že v rámci společné dopravní politiky
musí být přijata další opatření, aby se zvýšila bezpečnost
v námořní dopravě;

(2) vzhledem k tomu, že Společenství je vážně znepokojeno
nedávnými nehodami osobních lodí, které vedly
k hromadným ztrátám na životech; že osoby, které
používají ve Společenství osobní lodě a vysokorychlostní
osobní plavidla mají právo očekávat a spolehnout se na
odpovídající úroveň bezpečnosti na palubě lodí;

(3) vzhledem k tomu, že pracovní vybavení a osobní
ochranné pomůcky pracovníků nejsou upraveny touto
směrnicí, neboť ustanovení směrnice Rady 89/391/EHS
ze dne 12. června 1989 o zavedení opatření pro zlep-
šení bezpečnosti a ochrany zdraví zaměstnanců při
práci ⁽⁴⁾ a odpovídající ustanovení samostatných
směrnic k ní jsou použitelná pro toto vybavení na
osobních lodích provozujících vnitrostátní plavbu;

(4) vzhledem k tomu, že provozování námořní osobní
dopravy mezi členskými státy již bylo liberalizováno
nařízením (EHS) č. 4055/86 ⁽⁵⁾; že uplatňování zásady

(6) vzhledem k tomu, že jak navrhla Komise ve své zprávě
„Společná politika na bezpečných mořích“, vyzvaly Rada
ve svém usnesení ze dne 8. června 1993 o společné
politice bezpečnosti na moři ⁽⁷⁾ a Evropský parlament
mimo jiné ve svém usnesení o bezpečnosti na moři ze
dne 27. října 1994 ⁽⁸⁾ Komisi, aby co nejdříve předložila
formální návrh pravidel bezpečnosti pro osobní lodě
provozující vnitrostátní plavbu;

(7) vzhledem k tomu, že jediný možný způsob, jak vytvořit
společnou úroveň bezpečnosti pro lodě ve Společenství,
je opatření na úrovni Společenství, a to s přihlédnutím
zejména k významu vnitřního trhu námořní osobní
dopravy;

(8) vzhledem k tomu, že s přihlédnutím k zásadě propor-
cionalita je směrnice Rady odpovídající právní nástroj,
protože poskytuje rámec pro jednotné a závazné uplat-
ňování norem bezpečnosti členskými státy, a přitom
každému členskému státu ponechává právo rozhodnout
o nástrojích, které jsou nejvhodnější pro uplatňování
v jeho vnitrostátním systému;

(9) vzhledem k tomu, že s cílem zvýšit bezpečnost a zamezit
narušování hospodářské soutěže by se měly ve Spole-
čenství uplatňovat společné požadavky na bezpečnost

⁽¹⁾ Úř. věst. C 238, 16.8.1996, s. 1.

⁽²⁾ Úř. věst. C 212, 22.7.1996, s. 21.

⁽³⁾ Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 5. září 1996 (Úř. věst. C 277, 23.9.1996, s. 19), Společný postoj Rady ze dne 17. června 1997 (Úř. věst. C 293, 26.9.1997, s. 1) a Rozhodnutí Evropského parlamentu ze dne 6. listopadu 1997 (Úř. věst. C 358, 24.11.1997, s. 27).

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 183, 29.6.1989, s. 1.

⁽⁵⁾ Úř. věst. L 378, 31.12.1986, s. 1.

⁽⁶⁾ Úř. věst. L 364, 12.12.1992, s. 7.

⁽⁷⁾ Úř. věst. C 271, 7.10.1993, s. 1.

⁽⁸⁾ Úř. věst. C 323, 21.11.1994, s. 176.

osobních lodí a vysokorychlostních osobních plavidel provozujících vnitrostátní plavbu, a to nezávisle na tom, pod jakou vlajkou plují; že je však nutné vyloučit určité kategorie lodí, pro něž nejsou pravidla této směrnice technicky vhodná nebo ekonomicky životaschopná;

- (10) vzhledem k tomu, že se lodě musí rozdělit do různých tříd v závislosti na sektoru a podmínkách námořních oblastí, v nichž jsou provozovány; že vysokorychlostní osobní plavidla musí být rozdělena do kategorií podle Mezinárodního předpisu o vysokorychlostních plavidlech vypracovaného IMO;
- (11) vzhledem k tomu, že hlavním vymezujícím rámcem pro normy bezpečnosti musí být Úmluva o bezpečnosti lidského života na moři z roku 1974 v platném znění, která obsahuje mezinárodně dohodnuté normy pro osobní lodě a vysokorychlostní osobní plavidla provozující mezinárodní plavbu a také odpovídající rezoluce IMO a ostatní opatření doplňující a vykládající uvedenou úmluvu;
- (12) vzhledem k tomu, že různé třídy jak nových, tak i stávajících osobních lodí si vyžadují odlišný přístup při stanovení požadavků na bezpečnost, zaručující rovnocennou úroveň bezpečnosti s ohledem na specifické potřeby a omezení těchto různých tříd; že je vhodné rozlišovat požadavky na bezpečnost, které se mají dodržovat na nových a stávajících lodích, neboť zavedení pravidel platných pro nové lodě na stávajících lodích by vyvolalo rozsáhlé strukturální změny, které by způsobily, že nebudou ekonomicky životaschopné;
- (13) vzhledem k tomu, že finanční a technické důsledky vyplývající z modernizace stávajících lodí na úroveň stanovené směrnicí si vyžadují určitá přechodná období; že s ohledem na značný počet ostrovů v Řecku a nutnost udržet stálá a četná námořní spojení mezi nimi a významný dopad na dopravní podniky a související zaměstnanost, který by se dnem 1. října 2000 projevil okamžitým uplatňováním hlavních zdokonalených požadavků na stávající lodě starší 27 let, je vhodné poskytnout zmírnění těchto požadavků pro plavidla provozovaná výlučně mezi přístavy v Řecku, jejichž plavba bude zastavena v celé vnitrostátní plavbě ve Společenství nejpozději dnem, kdy dosáhnou stáří 35 let;
- (14) vzhledem k tomu, že s ohledem na značné rozdíly v navrhování, stavbě a využívání vysokorychlostních osobních plavidel ve srovnání s tradičními osobními loděmi se musí vyžadovat, aby tato plavidla dodržovala zvláštní pravidla;
- (15) vzhledem k tomu, že zařízení námořních lodí vyhovující ustanovením směrnice Rady 96/98/ES ze dne 20. prosince 1996 o námořním zařízení ⁽¹⁾ by nemělo podléhat při instalaci na osobní lodi dodatečným zkouškám, protože se na něj již vztahují normy a postupy této směrnice;

- (16) vzhledem k tomu, že s cílem zabezpečit plné uplatňování této směrnice by měly členské státy stanovit systém sankcí za porušování vnitrostátních právních předpisů přijatých na základě této směrnice a mohou kontrolovat dodržování této směrnice na základě ustanovení směrnice Rady 95/21/ES ze dne 19. června 1995 o uplatňování mezinárodních norem pro bezpečnost lodí, zabránění znečištění a životní a pracovní podmínky na lodích, které využívají přístavy Společenství a plují ve výsostných vodách členských států (státní přístavní inspekce) ⁽²⁾;
- (17) vzhledem k tomu, že by členské státy s výhradou kontroly postupem projednávání ve výboru měly přijmout další požadavky na bezpečnost, pokud je to odůvodněno místními poměry, dovolit používání rovnocenných norem nebo za určitých provozních podmínek povolit odchylky od z této směrnice, nebo za zvlášť nebezpečných okolností přijmout ochranná opatření;
- (18) vzhledem k tomu, že je nezbytné, aby byl Komisi při účinném uplatňování této směrnice nápomocen výbor složený ze zástupců členských států; že tento úkol může převzít výbor zřízený článkem 12 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 ⁽³⁾;
- (19) vzhledem k tomu, že některá ustanovení této směrnice a přílohy I může výbor upravit s přihlédnutím k rozvoji na mezinárodní úrovni, a zejména změnám a dodatkům mezinárodních úmluv;
- (20) vzhledem k tomu, že pro kontrolu účinného uplatňování a dodržování této směrnice se musí na nových a stávajících osobních lodích a plavidlech uskutečňovat prohlídky; že shoda s touto směrnicí musí být potvrzena správou státu vlajky nebo jejím jménem,

PŘIJALA TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Účel

Účelem této směrnice je zavést jednotnou úroveň bezpečnosti lidského života a majetku na nových a stávajících osobních

⁽¹⁾ Úř. věst. L 46, 17.2.1997, s. 25.

⁽²⁾ Úř. věst. L 157, 7.7.1995, s. 1.

⁽³⁾ Úř. věst. L 247, 5.10.1993, s. 19.

lodích a vysokorychlostních osobních plavidlech, provozují-li tyto lodě a plavidla vnitrostátní plavbu, a stanovit postupy pro projednávání harmonizace pravidel pro osobní lodě provozující mezinárodní plavbu na mezinárodní úrovni.

Článek 2

Definice

Pro účely této směrnice a jejich příloh se rozumí:

- a) „mezinárodními úmluvami“ Mezinárodní úmluva o bezpečnosti lidského života na moři z roku 1974 (úmluva SOLAS 1974) a Mezinárodní úmluva o nákladové značce z roku 1996 s jejich protokoly, změnami a dodatky, které jsou platné ke dni přijetí této směrnice;
- b) „předpisem o stabilitě v neporušeném stavu“ „Předpis o stabilitě v neporušeném stavu pro všechny typy lodí uváděné v dokumentech IMO“, obsažený v rezoluci IMO A.749 (18) ze dne 4. listopadu 1993, ve znění platném ke dni přijetí této směrnice;
- c) „předpisem HSC“ Mezinárodní předpis pro bezpečnost vysokorychlostních plavidel obsažený v rezoluci Výboru pro námořní bezpečnost IMO (MSC) 36(63) ze dne 20. května 1994, ve znění platném ke dni přijetí této směrnice;
- d) „GMDSS“ Globální systém pro předcházení nebezpečí a bezpečnost na moři stanovený v kapitole IV úmluvy SOLAS 1974, ve znění platném ke dni přijetí této směrnice;
- e) „osobní lodí“ loď, která přepravuje více než 12 cestujících;
- f) „vysokorychlostním plavidlem“ vysokorychlostní plavidlo vymezené v pravidle 1 kapitoly X úmluvy SOLAS 1974 ve znění platném ke dni přijetí této směrnice, které přepravuje více než 12 cestujících;

osobní lodě tříd B, C nebo D provozující vnitrostátní plavbu v námořních oblastech se nepovažují za vysokorychlostní osobní plavidla, pokud je

— jejich výtlač odpovídající hlavní vodorysce menší než 500 m³ a

— jejich maximální rychlost vymezená v bodě 1.4.30 předpisu HSC nižší než 20 uzlů;

- g) „novou lodí“ loď, jejíž kýl byl položen nebo která byla v podobném stadiu stavby ke dni stanovenému v čl. 14 odst. 1 nebo později. Podobným stádiem stavby se rozumí stádium, v němž

- i) započala stavba ztotožnitelná s konkrétní lodě nebo
 - ii) započala montáž této lodě zahrnující nejméně 50 tun nebo 1 % odhadované hmoty všeho stavebního materiálu, podle toho, která hodnota je nižší;
 - h) „stávající lodí“ loď, která není novou lodí;
 - i) „cestujícím“ každá osoba jiná než
 - i) velitel lodí a členové posádky nebo jiné osoby zaměstnané nebo působící na palubě lodí v jakékoli funkci pro potřeby této lodí a
 - ii) dítě mladší jednoho roku;
 - j) „délkou lodě“, není-li výslovně stanoveno jinak, 96 % celkové délky na hlavní vodorysce při boční výšce nejméně 85 % měřeno od čáry kýlu, nebo délky od přední strany přídě k ose kormidelního pně na této vodorysce, pokud je tato hodnota větší. U plavidel postavených se sklonem kýlu musí být vodoryska, na které se délka měří, souběžná s hlavní vodoryskou;
 - k) „výškou přídě“ výška přídě definovaná v pravidle 39 Mezinárodní úmluvy o nákladové značce jako svislá vzdálenost na přední svislici mezi vodoryskou odpovídající nosnosti k volnému okraji a konstrukčnímu náklonu a horní hranou otevřené paluby na boku lodí;
 - l) „lodí s plnou palubou“ loď s plnou palubou vystavenou nepřízní počasí na moři, která má stále prostředky pro uzavěr všech otvorů v části vystavené nepřízní počasí a pod nimiž jsou všechny otvory po stranách lodě vybaveny minimálně stálými prostředky vodotěsných uzávěrů.
- Celá paluba může být vodotěsná nebo rovnocenné konstrukce pozůstávající z paluby, která není vodotěsná, ale je úplně zakrytá vodotěsnou konstrukcí odpovídající pevnosti, aby se zachovala vodotěsná odolnost, a která je vybavená prostředky s vodotěsnými uzávěry;
- m) „mezinárodní plavbou“ plavba po moři z přístavu členského státu do přístavu mimo tento členský stát nebo opačně;
 - n) „vnitrostátní plavbou“ plavba v námořních oblastech z přístavu členského státu do stejného přístavu nebo jiného přístavu tohoto členského státu;

o) „námořní oblasti“ oblast stanovená podle čl. 4 odst. 2.

Pro účely uplatňování ustanovení o radiokomunikacích se však použije definice námořní oblasti obsažená v pravidle 2 kapitole IV úmluvy SOLAS 1974;

p) „oblastí přístavu“ oblast kromě námořní oblasti, jak ji vymezují členské státy, jež dosahuje k nejvzdálenějším trvalým přístavním hrázím, které tvoří součást soustavy přístavu, nebo k hranicím vymezeným přírodními zeměpisnými znaky, které chrání ústí řeky nebo podobnou chráněnou oblast;

q) „útočištěm“ jakákoli přirozeně nebo uměle chráněná oblast, kterou loď nebo plavidlo může použít jako útočiště za podmínek, které mohou ohrozit jejich bezpečnost;

r) „správou státu vlajky“ příslušné orgány státu, pod jehož vlajkou je loď nebo plavidlo oprávněno plout;

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

t) „uznaným subjektem“ subjekt uznaný v souladu s článkem 4 směrnice Rady 94/57/ES ze dne 22. listopadu 1994, kterou se stanoví společná pravidla a normy pro subjekty pověřené inspekcemi a prohlídkami lodí a pro související činnosti námořní správy ⁽¹⁾;

u) „míli“ 1 852 metrů;

v) „značnou výškou vln“ průměrná výška nejvyšší jedné třetiny vln zaznamenaných během určitého období.

Článek 3

Oblast působnosti

1. Tato směrnice se vztahuje na

a) nové osobní lodě,

b) stávající osobní lodě o délce nejméně 24 m,

c) vysokorychlostní osobní plavidla,

bez ohledu na jejich vlajku, provozují-li vnitrostátní plavbu.

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

2. Tato směrnice se nevztahuje na

a) tyto osobní lodě:

— válečné lodě a lodě pro dopravu vojsk,

— plavidla nepoháněná mechanickými prostředky,

— plavidla postavená z jiného materiálu než ocel nebo rovnocenný materiál, na která se nevztahují normy týkající se vysokorychlostních plavidel (rezoluce MSC 36(63)) nebo dynamicky poháněných plavidel (rezoluce A.373 (X)),

— dřevěná plavidla primitivní konstrukce,

— původní historické osobní lodě postavené před rokem 1965 nebo jejich napodobeniny postavené převážně z původních materiálů,

— rekreační jachty, pokud nejsou obsazeny posádkou a nepřeppravují více než 12 cestujících pro obchodní účely,

— plavidla provozovaná výlučně v oblastech přístavů;

b) tato vysokorychlostní osobní plavidla:

— válečné loděmi a lodě pro dopravu vojsk,

— rekreační plavidla, pokud nejsou obsazena posádkou a nepřeppravují více než 12 cestujících pro obchodní účely, a

— plavidla provozovaná výlučně v oblastech přístavů.

Článek 4

Třídy osobních lodí

1. Osobní lodě jsou rozděleny do následujících tříd podle námořních oblastí, v nichž jsou provozovány:

„Třída A“ osobní loď provozující vnitrostátní plavbu, kromě plavby zajišťované loděmi tříd B, C a D.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 319, 12.12.1994, s. 20. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí Komise 97/58/ES (Úř. věst. L 274, 7.10.1997, s. 8).

- „Třída B“ osobní loď provozující vnitrostátní plavbu, během které není při průměrné výšce přílivu vzdálená nikdy více než 20 mil od pobřežní linie, kam mohou být osoby při ztroskotání dopraveny.
- „Třída C“ osobní loď provozující vnitrostátní plavbu, během které není při průměrné výšce přílivu vzdálená nikdy více než 15 mil od útočiště a více než 5 mil při průměrné výšce přílivu od pobřežní linie, kam mohou být osoby při ztroskotání dopraveny, a to v námořních oblastech, kde je pravděpodobnost značné výšky vln překračující 2,5 m nižší než 10 % za období jednoho roku při celoročním provozu nebo za konkrétní vymezené období při provozu výlučně v tomto období (např. letní provoz).
- „Třída D“ osobní loď provozující vnitrostátní plavbu, během které není vzdálená nikdy více než 6 mil při průměrné výšce přílivu od útočiště a více než 3 míle při průměrné výšce přílivu od pobřežní linie, kam mohou být osoby při ztroskotání dopraveny, a to v námořních oblastech, kde je pravděpodobnost značné výšky vln překračující 1,5 m nižší než 10 % za období jednoho roku při celoročním provozu nebo za konkrétní vymezené období při provozu výlučně v tomto období (např. letní provoz).

2. Seznam námořních oblastí bude sestaven a aktualizován na základě oznámení, která učiní členské státy postupem podle článku 9. Členské státy oznámí nejpozději do šesti měsíců před vstupem v platnost uvedeným v čl. 14 odst. 1 námořní oblasti spadající do jejich výstavních vod s vymezením oblastí, v nichž mohou být lodě jednotlivých tříd provozovány celoročně nebo s omezením na určitou část roku podle kritérií uvedených v odstavci 1. Seznam bude zveřejněn v *Úředním věstníku Evropských společenství*.

3. U vysokorychlostních plavidel se použijí třídy vymezené v kapitole 1 bodech 1.4.10 a 1.4.11 předpisu HSC.

Článek 5

Uplatňování

1. Nové i stávající osobní lodě a vysokorychlostní osobní plavidla musí při provozování vnitrostátní plavby vyhovovat odpovídajícím pravidlům bezpečnosti stanoveným v této směrnici.

2. Členské státy na základě této směrnice nebrání v provozování vnitrostátní plavby osobním lodím nebo vysokorychlostním osobním plavidlům, která vyhovují požadavkům této směrnice včetně případných doplňujících požadavků kladených členským státem v souladu s čl. 7 odst. 1.

Každý členský stát v postavení hostitelského státu uzná osvědčení o bezpečnosti vysokorychlostního plavidla a povolení k provozu vydané jiným členským státem pro plavidla provozující vnitrostátní plavbu nebo osvědčení o bezpečnosti osobní lodě uvedené v článku 11 vydané jiným členským státem pro osobní lodě provozující vnitrostátní plavbu.

3. Hostitelský stát může provádět inspekce osobní lodě nebo vysokorychlostního osobního plavidla provozujícího vnitrostátní plavbu a prověřovat jejich doklady v souladu se směrnicí 95/21/ES.

4. U veškerého námořního zařízení lodě, které je uvedeno v příloze A (bodě 1 směrnice 96/98/ES a vyhovuje jejím ustanovením, se má za to, že vyhovuje této směrnici, bez ohledu na to, zda příloha I požaduje aby zařízení bylo schváleno a bylo podrobeno zkouškám, aby vyhovělo správě státu vlajky.

Článek 6

Požadavky na bezpečnost

1. Pokud jde o nové a stávající osobní lodě tříd A, B, C a D:

- a) stavba a udržování trupu lodě, hlavního a pomocného strojního zařízení, elektrických a automatických zařízení musí vyhovovat normám stanoveným pro klasifikaci v pravidlech uznaného subjektu nebo rovnocenných pravidlech uplatňovaných správou podle čl. 14 odst. 2 směrnice 94/57/ES;
- b) použije se kapitola IV, včetně změn týkajících se GMDSS z roku 1988, a kapitoly V a VI úmluvy SOLAS 1974 ve znění platném ke dni přijetí této směrnice;
- c) pro ustanovení o navigačním zařízení na námořních lodích se použije pravidlo 12, kapitola V úmluvy SOLAS 1974 ve znění platném ke dni přijetí této směrnice. U navigačního zařízení na námořních lodích uvedeného v příloze A bodě 1 směrnice 96/98/ES vyhovujícího ustanovením uvedené směrnice se má za to, že je v souladu s požadavky na schválení typu obsažené v pravidle V/12 písm. r) úmluvy SOLAS 1974.

2. Pokud jde o nové osobní lodě:

- a) obecné požadavky:
 - i) nové osobní lodě třídy A musí plně vyhovovat požadavkům úmluvy SOLAS 1974 ve znění platném ke dni přijetí této směrnice a odpovídajícím zvláštním

- požadavkům stanoveným v této směrnici a její příloze I. U pravidel, u nichž úmluva SOLAS ponechává výklad na uvážení správy, použije správa státu vlajky výklad obsažený v příloze I;
- ii) nové osobní lodě tříd B, C a D musí vyhovovat odpovídajícím zvláštním požadavkům stanoveným v této směrnici a její příloze I;
- b) požadavky na nákladovou značku:
- i) všechny osobní lodě o délce nejméně 24 m musí vyhovovat Mezinárodní úmluvě o nákladové značce z roku 1966;
- ii) kritéria zajišťující úroveň bezpečnosti rovnocennou úrovni podle Úmluvy o nákladové značce z roku 1966 se použijí, pokud jde o délku a třídu, u nových osobních lodí o délce menší než 24 m;
- iii) bez ohledu na body i) a ii) jsou osobní lodě třídy D osvobozeny od požadavku na minimální výšku přídě stanovenou v Úmluvě o nákladové značce z roku 1966;
- iv) nové osobní lodě tříd A, B, C a D musí mít uzavřenou palubu.
3. Pokud jde o stávající osobní lodě:
- a) stávající osobní lodě třídy A musí vyhovovat pravidlům pro stávající lodě stanoveným v úmluvě SOLAS 1974 ve znění platném ke dni přijetí této směrnice a odpovídajícím zvláštním požadavkům stanoveným v této směrnici a její příloze II. U pravidel, u nichž úmluva SOLAS ponechává výklad na uvážení správy, použije správa státu vlajky výklad obsažený v příloze I;
- b) stávající osobní lodě třídy C musí vyhovovat odpovídajícím zvláštním požadavkům stanoveným v této směrnici a její příloze I;
- c) stávající osobní lodě tříd C a D musí vyhovovat odpovídajícím požadavkům stanoveným v této směrnici a kapitole III její přílohy I a v případě oblastí nezahrnutých do těchto požadavků musí vyhovovat pravidlům správy státu vlajky. Tato pravidla musí zajišťovat úroveň bezpečnosti rovnocennou úrovni bezpečnosti podle kapitol II-1 a II-2 přílohy I a přitom přihlížet ke zvláštním místním provozním podmínkám v námořních oblastech, v nichž mohou být lodě této třídy provozovány.
- d) domnívá-li se členský stát, že pravidla vyžadovaná správou hostitelského státu podle písmene c) nejsou přiměřená, oznámí to neprodleně Komisi. Komise přijme opatření nezbytná k rozhodnutí postupem podle článku 9;
- e) opravy, změny a přeměny většího rozsahu a s tím související úpravy musí vyhovovat požadavkům na nové lodě stanoveným v bodě 2 písm. a) Změny uskutečněné na stávající lodi, jejichž záměrem je dosáhnout jen prodloužení životnosti, nejsou považovány za změny většího rozsahu;
- f) písmeno a), pokud úmluva SOLAS 1974 nestanoví kratší lhůty, a písmena b) a c), pokud příloha I nestanoví kratší lhůty, se nepoužijí na loď, jejíž kýl byl položen nebo která byla v podobném stádiu stavby
- i) v období před 1. lednem 1940: do 1. července 2006;
- ii) od 1. ledna 1940 do 31. prosince 1962: do 1. července 2007;
- iii) od 1. ledna 1963 do 31. prosince 1974: do 1. července 2008;
- iv) od 1. ledna 1975 do 31. prosince 1984: do 1. července 2009;
- v) od 1. ledna 1985 do dne uvedeného v čl. 14 odst. 1: do 1. července 2010;
- g) odchylně mohou být stávající osobní lodě tříd A a B provozující před 1. lednem 1996 výlučně vnitrostátní plavbu mezi přístavy v Řecku osvobozeny od požadavků pravidel II-1/B/8-1, II-1/B/8-2 úmluvy SOLAS 1974 nebo přílohy I této směrnice a pravidla II-2/B/16 přílohy I, pokud splní všechny následující podmínky:
- i) dne 1. října 2000 jejich stáří počítané ode dne položení lodního kýlu nebo ode dne, kdy loď byla v podobném stádiu stavby, jak je to stanoveno čl. 2 písm. g), přesáhne 27 let,
- ii) jejich provoz zůstane omezen jenom na vnitrostátní plavbu mezi přístavy Řecka a
- iii) jejich provoz ve vnitrostátní plavbě bude zastaven nejpozději ke dni, kdy dosáhnou stáří 35 let.

Správa státu vlajky musí obdržet souhlas hostitelského státu s těmito pravidly, než budou moci stávající lodě tříd C a D provozovat linkovou vnitrostátní plavbu v hostitelském státě.

Kromě toho mohou stávající osobní lodě tříd A a B plující pod vlajkou Řecka a převedené na vnitrostátní plavbu mezi přístavy v Řecku přede dnem vstupu této směrnice v platnost být rovněž osvobozeny od těchto požadavků, pokud v době převedení plně vyhovují odpovídajícím mezinárodním normám a splňují podmínky i), ii) a iii).

Pro účely této odchylky zašle Řecko Komisi nejpozději do tří měsíců ode dne přijetí této směrnice úplný seznam všech stávajících osobních lodí tříd A a B splňujících výše uvedené podmínky včetně všech údajů o každé lodi týkajících se jména lodi, rozlišovacího čísla nebo písmen, rejstříkového přístavu, nejvyššího počtu cestujících, čísla IMO (pokud existuje), třídy a data položení lodního kýlu nebo data, kdy loď byla v podobném stádiu stavby. Seznam se zveřejní v *Úředním věstníku Evropských společenství*.

Odchylka udělená těmto lodím bude výslovně uvedena v jejich osvědčení o bezpečnosti osobní lodě.

4. Pokud jde o vysokorychlostní osobní plavidla:

a) vysokorychlostní osobní plavidla postavená ke dni 1. ledna 1996 nebo později nebo na nichž byly k tomuto dni nebo později uskutečněny opravy, změny nebo přeměny většího rozsahu, musí vyhovět požadavkům pravidla X/3 úmluvy SOLAS 1974, pokud

— jejich kýl nebyl položen nebo loď nebyla v podobném stádiu stavby nejpozději ke dni vstupu této směrnice v platnost a

— dodání a uvedení do provozu se má uskutečnit nejpozději do šesti měsíců po vstupu této směrnice v platnost a

— plně vyhovují požadavkům Předpisu o bezpečnosti pro dynamicky poháněná plavidla (předpis DSG) obsaženého v rezoluci shromáždění IMO A.373(X) ze dne 14. listopadu 1977, ve znění rezoluce Výboru pro námořní bezpečnost (MSC) 37(63) ze dne 19. května 1994;

b) vysokorychlostní osobní plavidla postavená před 1. lednem 1996 vyhovující požadavkům předpisu HSC budou dále v provozu na základě osvědčení podle uvedeného předpisu.

Vysokorychlostní osobní plavidla postavená před 1. lednem 1996 nevyhovující požadavkům předpisu HSC nemohou provozovat ve vnitrostátní plavbu, pokud ke dni vstupu této směrnice v platnost již neprovozovala vnitrostátní plavbu v členském státě, a v takovém případě mohou být dále oprávněna provozovat vnitrostátní plavbu v tomto členském státě. Tato plavidla musí vyhovět požadavkům předpisu DSG v platném znění;

c) stavba a údržba vysokorychlostního osobního plavidla a jeho vybavení musí vyhovovat pravidlům pro klasifikaci vysokorychlostního plavidla uznaného subjektu nebo rovnocenným pravidlům uplatňovaným správou v souladu s čl. 14 odst. 2 směrnice 94/57/ES.

Článek 7

Dodatečné bezpečnostní požadavky, rovnocenné požadavky, výjimky a ochranná opatření

1. Dodatečné bezpečnostní požadavky:

Domnívá-li se členský stát nebo skupina členských států, že použitelné požadavky na bezpečnost by měly být za určité situace kvůli zvláštním místním podmínkám zpřísněny a prokáže-li takovou nutnost, může přijmout opatření pro zpřísnění bezpečnostních požadavků postupem podle odstavce 4.

2. Rovnocenné požadavky:

Členský stát může postupem podle odstavce 4 přijmout opatření připouštějící rovnocenné požadavky namísto pravidel obsažených v příloze I, pokud budou nejméně tak účinné jako tato pravidla.

3. Výjimky

Nesníží-li se úroveň bezpečnosti, může členský stát postupem podle odstavce 4 přijmout opatření, aby byla plavidla osvobozena od některých zvláštních požadavků této směrnice ve vnitrostátní plavbě uskutečňované v tomto státě, včetně jeho oblastí ostrovního moře chráněných před vlivy otevřeného moře, za určitých provozních podmínek plavby, jako je menší značná výška vln, omezené období roku, plavba pouze za denního světla nebo za jiných vhodných klimatických nebo povětrnostních podmínek, omezené trvání cesty nebo blízkost záchranných služeb.

4. Členský stát, který využije odstavce 1, 2 nebo 3, postupuje takto:

a) oznámí Komisi opatření, které zamýšlí přijmout, včetně údajů nutných k potvrzení, že bezpečnost je zachována na dostatečné úrovni;

b) je-li do šesti měsíců od oznámení postupem podle článku 9 rozhodnuto, že navržená opatření nejsou zdůvodněna, je uvedený členský stát požádán, aby návrhy opatření změnil nebo je nepřijal;

c) přijatá opatření musí být vymezena v odpovídajících vnitrostátních právních předpisech a sdělena Komisi, která informuje ostatní členské státy o jejich podrobnostech;

d) všechna tato opatření se uplatňují na všechny osobní lodě stejné třídy nebo plavidla provozovaná za stejných zvláštních podmínek bez diskriminace na základě vlajky, státní příslušnosti nebo místa usazení provozovatele;

Článek 9

Výbor

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

Komisi je nápomocen výbor zřízený podle čl. 12 odst. 1 směrnice 93/75/ES. Výbor jedná postupem podle odstavců 2 a 3 uvedeného článku.

5. Ochranná opatření:

Článek 10

Prohlídky

Domnívá-li se členský stát, že osobní loď nebo plavidlo provozující vnitrostátní plavbu v tomto státě sice vyhovuje této směrnici, ale vytváří riziko vážného ohrožení bezpečnosti života nebo majetku nebo životního prostředí, může provoz této lodě nebo plavidla pozastavit nebo mohou být nařízena další opatření pro bezpečnost do doby, než je toto nebezpečí odstraněno.

V tom případě se použije tento postup:

- a) členský stát neprodleně uvědomí Komisi a ostatní členské státy o svém rozhodnutí a řádně je odůvodní,
- b) Komise prošetří, zda je pozastavení provozu nebo jiné opatření oprávněné z důvodu vážného ohrožení bezpečnosti a životního prostředí,
- c) postupem podle článku 9 se rozhodne, zda je rozhodnutí členského státu pozastavit provoz této lodě nebo plavidla nebo uložení dalších opatření odůvodněné vážným ohrožením bezpečnosti života nebo majetku nebo životního prostředí nebo zda tomu tak není, jestliže je pozastavení nebo opatření bezdůvodné, je dotýčný členský stát vyzván, aby odvolal toto pozastavení provozu nebo opatření.

1. Každá nová osobní loď podléhá níže uvedeným prohlídkám vykonávaným správou státu vlajky:

- a) prohlídka před uvedením lodě do provozu,
- b) pravidelná prohlídka jednou za 12 měsíců,
- c) další prohlídky podle potřeby.

2. Každá stávající osobní loď podléhá níže uvedeným prohlídkám vykonávaným správou státu vlajky:

- a) počáteční prohlídka před uvedením lodě do provozu ve vnitrostátní plavbě v hostitelském státě nebo u stávajících lodí provozujících vnitrostátní plavbu v členském státě, pod jehož vlajkou jsou oprávněny plout, do 12 měsíců ode dne vstupu této směrnice v platnost podle čl. 14 odst. 1,
- b) pravidelná prohlídka jednou za 12 měsíců,
- c) další prohlídky podle potřeby.

3. Každé vysokorychlostní osobní plavidlo, které musí podle čl. 6 odst. 4 vyhovět požadavkům předpisu HSC, podléhá prohlídkám vykonávaným správou státu vlajky vyžadovaným v předpisu HSC.

Vysokorychlostní osobní plavidlo, které musí podle čl. 6 odst. 4 vyhovět požadavkům předpisu DSC v platném znění, podléhá prohlídkám vykonávaným správou státu vlajky vyžadovaným v předpisu DSC.

4. U prohlídek se dodržují odpovídající postupy a směrnice pro prohlídky za účelem vydání osvědčení o bezpečnosti osobní lodě uvedeného v rezoluci IMO A.746(18) ze dne 4. listopadu 1993 o pokynech pro prohlídky podle harmonizovaného systému prohlídek a vydávání osvědčení, ve znění platném ke dni přijetí této směrnice, nebo postupy umožňující dosažení stejného cíle.

Článek 8

Úpravy

Postupem podle článku 9

- a) mohou být upraveny s cílem vzít v úvahu rozvoj na mezinárodní úrovni, a zejména v IMO
 - i) definice v čl. 2 písm. a), b), c) d) a t) a
 - ii) ustanovení týkající se postupu a směrnic pro prohlídky uvedené v článku 10;
- b) příloha I může být změněna, aby zahrnula odpovídající změny mezinárodních úmluv pro účely této směrnice.

5. Prohlídky uvedené v odstavcích 1, 2 a 3 vykonávají výlučně inspektoři správy státu vlajky, uznané subjekty nebo členský stát pověřený státem vlajky vykonávat prohlídky s cílem zabezpečit, aby byly dodrženy všechny použitelné požadavky této směrnice.

Článek 11

Osvědčení

1. Všechny nové a stávající osobní lodě musí mít osvědčení o bezpečnosti osobní lodě v souladu s touto směrnicí. Osvědčení se vystavuje podle vzoru stanoveného v příloze II. Toto osvědčení vydává správa státu vlajky po provedení počáteční prohlídky podle čl. 10 odst. 1 písm. a) a odst. 2 písm. a).

2. Osvědčení o bezpečnosti osobní lodě se vydává na dobu nejdéle 12 měsíců. Správa státu vlajky může prodloužit dobu platnosti osvědčení až o jeden měsíc ode dne, kdy končí platnost uvedená v osvědčení. V případě prodloužení začíná nová doba platnosti osvědčení uplynutím doby platnosti stávajícího osvědčení před jeho prodloužením.

Nové osvědčení o bezpečnosti osobní lodě se vydává po vykonání pravidelné prohlídky podle čl. 10 odst. 1 písm. b) a odst. 2 písm. b).

3. U vysokorychlostních osobních plavidel vyhovujících požadavkům předpisu HSC vydává osvědčení o bezpečnosti vysokorychlostního plavidla a povolení k provozu vysokorychlostního plavidla správa státu vlajky v souladu s předpisem HSC.

U vysokorychlostních osobních plavidel vyhovujících požadavkům předpisu DSC v platném znění vydává správa státu vlajky v souladu s předpisem DSC osvědčení DSC o bezpečnosti konstrukce a zařízení a povolení DSC k provozu vysokorychlostního plavidla.

Před vydáním osvědčení k provozu pro vysokorychlostní osobní plavidla ve vnitrostátní plavbě hostitelského státu dohodne správa státu vlajky s hostitelským státem všechny provozní podmínky spojené s provozem plavidla v hostitelském státě. Správa státu vlajky uvede všechny tyto podmínky v povolení k provozu.

4. Výjimky udělené lodím nebo plavidlu podle čl. 7 odst. 3 se zaznamenají do osvědčení lodi nebo plavidla.

Článek 12

Pravidla úmluvy SOLAS

Co se týče osobních lodí provozujících mezinárodní plavbu:

- Po vstupu této směrnice v platnost předloží Společenství žádost organizaci IMO, aby
 - urychlila práce probíhající v IMO na revizi pravidel kapitoly II-1, II-2 a III úmluvy SOLAS 1974 obsahující otázky ponechané na uvážení správ, zpracovala jednotný výklad těchto pravidel a přijala k nim odpovídající změny a dodatky;
 - přijala opatření pro závazné uplatňování zásad obsažených v oběžníku Výboru pro námořní bezpečnost (MSC) 606 o souhlasu přístavních států s výjimkami udělenými na základě úmluvy SOLAS.
- Žádost uvedenou v odstavci 1 podá předsednictví Rady a Komise na základě harmonizovaných pravidel uvedených v příloze I této směrnice. Každý členský stát vyvine co největší úsilí s cílem zajistit, aby IMO urychleně vypracovala uvedená pravidla a opatření.

Článek 13

Sankce

Členské státy vytvoří systém sankcí za porušení vnitrostátních předpisů přijatých na základě této směrnice a přijmou veškerá opatření nezbytná k zajištění, aby byly tyto sankce uplatňovány. Takto stanovené sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující.

Článek 14

Uplatňování

- Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí nejpozději do 1. července 1998.
- 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.

3. Členské státy neprodleně sdělí Komisi znění všech vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice. Komise o nich uvědomí ostatní členské státy.

Článek 16

Určení

Tato směrnice je určena členskými státy.

Článek 15

V Bruselu dne 17. března 1998.

Vstup v platnost

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

Za Radu

předseda

G. STRANG

*PŘÍLOHA I***POŽADAVKY NA BEZPEČNOST NOVÝCH A STÁVAJÍCÍCH OSOBNÍCH LODÍ PROVOZUJÍCÍCH
VNITROSTÁTNÍ PLAVBU**

Viz nařízení Komise 2002/25/ES (Úř. věst. L 98, 15.4.2002, s. 1).

PŘÍLOHA II

FORMULÁŘ OSVĚDČENÍ O BEZPEČNOSTI OSOBNÍ LODĚ

OSVĚDČENÍ O BEZPEČNOSTI OSOBNÍ LODĚ

(úřední razítko)

(stát)

vydané podle

.....
(název pravidla státu vlajky)**a potvrzující soulad níže uvedené lodě se směrnicí Rady 98/18/ES o bezpečnostních pravidlech a normách pro osobní lodě**

Jménem vlády

.....
(plný úřední název státu vlajky)

vydal

.....
(úplné úřední označení příslušného uznaného subjektu podle směrnice Rady 94/57/ES)

Jméno lodě	Rozlišovací čísla nebo písmena	Rejstříkový přístav	Počet cestujících

Číslo IMO ⁽¹⁾:

Délka:

Datum, kdy byl položen kýl nebo kdy byla loď
v podobném stádiu stavby:

Datum počáteční prohlídky:

Třída lodě podle námořní oblasti,
v níž je loď oprávněna plout: A / B / C / D ⁽²⁾s následujícími omezeními nebo doplňujícími požadavky ⁽³⁾:⁽¹⁾ Identifikační číslo IMO v souladu s rezolucí A.600 (15), pokud existuje.⁽²⁾ Nehodící se škrtněte.⁽³⁾ Uveďte všechna omezení týkající se trasy, oblasti použití nebo omezené doby použití nebo jakékoli doplňující požadavky kvůli zvláštním místním poměrům.

(Rub osvědčení)

Počáteční prohlídka

Potvrzuje se, že

1. na lodi byla provedena prohlídka v souladu s článkem 10 směrnice Rady 98/18/ES,
2. prohlídka ukázala, že loď plně vyhovuje požadavkům směrnice Rady 98/18/ES, a
3. loď je v souladu s čl. 7 odst. 3 směrnice Rady 98/18/ES osvobozena od následujících požadavků směrnice:

.....

.....

.....

Loď se osvobozuje za těchto podmínek:

.....

.....

.....

4. určují se tyto dělicí nákladové značky:

Určené dělicí nákladové značky, které jsou označeny na lodním boku na ose symetrie lodi (pravidlo II- /B/11)	Volný bok (v mm)	Poznámky týkající se alternativních provozních podmínek:
C.1 ⁽¹⁾		
C.2		
C.3		

Toto osvědčení v souladu s článkem 10 směrnice Rady 98/18/ES platí do
(datum příští pravidelné prohlídky).

Vydáno v dne 19..
(místo vydání osvědčení) (datum vydání)

.....
(podpis pracovníka, který vydává osvědčení)

a/nebo

(razítko vydávajícího orgánu)

Při podpisu se připojuje tento odstavec:

Podepsaný prohlašuje, že je uvedeným státem vlajky řádně zmocněn k vydání tohoto osvědčení o bezpečnosti osobní lodě.

.....
(Podpis)

⁽¹⁾ Arabská čísla za písmenem „C“ v označení dělicích nákladových značek mohou být nahrazena římskými čísly nebo písmeny, bude-li to správa státu vlajky považovat za nutné pro rozlišení od mezinárodních označení dělicích nákladových značek.

(Další strana osvědčení)

Pravidelné prohlídky

Potvrzuje se, že byla provedena pravidelná prohlídka předepsaná článkem 10 směrnice Rady 98/18/ES, která prokázala, že loď vyhovuje všem odpovídajícím požadavkům směrnice Rady 98/18/ES.

Místo Datum

.....
(podpis a/nebo razítko vydávajícího orgánu)

Místo Datum

.....
(podpis a/nebo razítko vydávajícího orgánu)

Místo Datum

.....
(podpis a/nebo razítko vydávajícího orgánu)

Místo Datum

.....
(podpis a/nebo razítko vydávajícího orgánu)

Místo Datum

.....
(podpis a/nebo razítko vydávajícího orgánu)
